

HAVEN EN GOED

De Antwerpse haven in 2005

HAVEN EN GOED

De Antwerpse haven in 2005

Samenstelling en coördinatie: Wim Daeninck

Teksten: Marc Balduyck, Maaïke Floor,
Peter Haex, Frank Heirman, Paul Hendrickx,
Kurt Tuerlinckx, Patrick Van de Perre,
Johan Van Geyte, Bénédicte Van Paeschen,
Paul Verbraeken, Koen Verstraeten,
Herman Welter.

Eindredactie: Wim Daeninck, Paul Jonnet.

Coverfoto's en foto's op p8, 18, 26, 36, 50, 62, 68, 78,
86, 96, 104, 110: © Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

ISBN 90 5720 252 2

DEPOT: D/2006/1676/02

NUR: 530, 955

© Book & Media Publishing • GVA, Katwilgweg 2 bus 3, 2050 Antwerpen, tel. 03/210.30.59, info@bmp.be

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook, zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

INHOUDSOPGAVE

6 Voorwoord Luc Rademakers

7 Voorwoord Leo Baron Delwaide en
Eddy Bruyninckx

8 JANUARI

10 Binnenvaart haalt 100 miljoen ton
12 "Klaar voor opname? Actie!"
14 "Wáárke grdtverdoemme!"
15 Scheldegidsen zetten rol van haven in
de verf
16 Telex

18 FEBRUARI

20 Minister vol lof over
veiligheidsmaatregelen
21 Eerste beelden van Lange Wapper
24 Telex

26 MAART

28 Akkoord HSL opent deur voor
Scheldeverdieping
29 "Als die van ons dit maar niet ziet"
34 Telex

36 APRIL

38 Varen met een zeereus
47 Eddy Bruyninckx: "Antwerpen heeft
na 2011 meer ruimte nodig"
48 Telex

50 MEI

53 Havenbesturen Europa tegen
zelfafhandeling
55 Jubileum zonder jubel
60 Telex

62 JUNI

64 De 'ijzeren' brief van Vande Lanotte
66 Telex

68 JULI

70 "Indrukwekkend, gigantisch,
reusachtig..."
72 Van polder tot dok in 15 beelden
76 Telex

78 AUGUSTUS

80 Den basseng zoekt volk
83 Groot, groter, grootst
84 Telex

86 SEPTEMBER

88 140.000 bezoekers voor WaterkAnt
92 Antwerpen krijgt meer dan alle
andere havens samen
94 Telex

96 OKTOBER

98 Waterkering 90 centimeter hoger
100 Museum aan de Stroom krijgt vorm
102 Telex

104 NOVEMBER

107 Modernisering Albertkanaal:
dringend maar duur
108 Telex

110 DECEMBER

112 "Flexibiliteit wordt onze achilleshiel"
118 Telex

Gazet van Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen hebben minstens één gemeenschappelijk streven. Ze willen beide een welvarende haven, met groeimogelijkheden en toekomst.

Het aandeel van de Antwerpse haven in de economische welvaart van Vlaanderen kan moeilijk worden overschat. De haven zorgt voor werkgelegenheid voor vele inwoners van Antwerpen en Oost-Vlaanderen. Maar ook ver buiten de directe omgeving van de haven is zij een bron van veel economische activiteit en welvaart.

Hoewel de haven zo veel betekent voor Vlaanderen, zijn er in Vlaanderen geen breedpubliekskranten die het nieuws op en rond 'den basseng' van dichtbij opvolgen. Gazet van Antwerpen heeft in 2005 op de redactie een havencel opgericht, met journalisten uit verschillende deelredacties, elk met hun eigen invalshoek. Het economisch, politiek, sociaal, logistiek en dagelijks nieuws uit de haven krijgt sindsdien veel meer aandacht in de krant. Gazet van Antwerpen blijft daarbij de voor de haven levensbelangrijke economisch-politieke dossiers, zoals de uitdieping van de Schelde en de reactivering van de IJzeren Rijn, hoog op de agenda houden.

Dit eerste havenjaarboek van Gazet van Antwerpen illustreert hoe omvangrijk, afwisselend en boeiend nieuws uit de haven kan zijn. 2005 was uiteraard het jaar van de opening van het Deurganckdok. Maar ook buiten die historische gebeurtenis viel er links en rechts van de Schelde heel wat te beleven.

En niet alleen in de wereld van tonnenmaten en productiequota. Alhoewel de tijd van buildraders, ceelbazen en boekwijven ver achter ons ligt, blijft de krant ook nu oog hebben voor de mens achter de havenactiviteiten. En al evenzeer voor het wankel evenwicht tussen economische expansie en behoud van natuur en leefwereld.

De Antwerpse havenactiviteiten strekken zich uit over een tientallen kilometers lang gebied. Een wirwar van kaaimuren, dokken, spoorlijnen, containerparken en industrieterreinen. Daardoor lijkt de haven voor de leek zo onbevattelijk, uitgestrekt, verwarrend, onmetelijk.

Daarom dit havenjaarboek, dat de impressie van een heel jaar activiteit samenvat in één boekenrug. Een hebbeding voor iedereen die in de haven aan de kost komt. Maar ook een leerrijke verrassing voor wie minder bekend is met de haven en ze bijgevolg onderschat.

Luc Rademakers
hoofdredacteur



Wanneer u dit leest, heeft de haven er weer een razend druk maar voorspoedig jaar opzitten. Als u het cijfermateriaal achteraan dit jaarboek consulteert, zult u vaststellen dat de totale goederentrafieken opnieuw gestegen zijn en dat we meer specifiek in de containertrafiek tot de sterkste groeiers van Europa blijven behoren.

Het gaat dus goed met uw wereldhaven.

En zoals u weet trekt niet alleen de haven profijt van deze positieve evolutie. Het Havenbedrijf Antwerpen stelt 1600 mensen te werk en daarnaast verschaft de maritieme sector, inclusief de petroleum verwerkende nijverheid, in de regio direct een inkomen aan ruim 60.000 werknemers en indirect nog eens aan méér dan 80.000. Samen maakt dat bijna 145.000 gezinnen. Deze economisch zo belangrijke situatie bestendigen en waar mogelijk nog verbeteren, is en blijft wellicht onze belangrijkste taak als Havenbedrijf.

We hebben alle redenen om vertrouwen te hebben in de toekomst. Na zeven jaar onderhandelen met Nederland is het akkoord over de verdieping van de Schelde een feit, zodat we ook de volgende jaren de grootste schepen ter wereld in onze haven kunnen ontvangen. Maar als het Havenbedrijf Antwerpen zijn streven naar duurzaamheid wil waarmaken, moet er nog flink worden gesleuteld aan de manier waarop de goederen van en naar de haven worden vervoerd. Het blijft dan ook onze absolute ambitie om minder lading langs de weg te vervoeren en méér met het spoor en de binnenvaart. Mede daarom is het dossier 'de IJzeren Rijn' - de spoorverbinding met het Duitse Rhurgebied - in de toekomst van zeer groot belang.

Maar onbekend is onbemind. Daarom zijn we bijzonder verheugd om net zoals u kennis te mogen maken met dit fraaie Jaarboek. Het geeft een accuraat overzicht van het reilen en zeilen van een wereldhaven en dank zij het superieure fotomateriaal krijgt u een riant inzicht in de 'omvang' van onze haven. Niet alleen van de schepen, de dokken en de kranen, maar ook van de inzet van onze medewerkers. Wij danken hen voor deze samenwerking en we danken u voor de trots waarmee u uw wereldhaven draagt.

We hopen dat dit jaarboek het eerste is van een lange rij, zodat het later ook nog geschiedkundige waarde krijgt.

Moge 2006 een uitmuntend jaar worden.

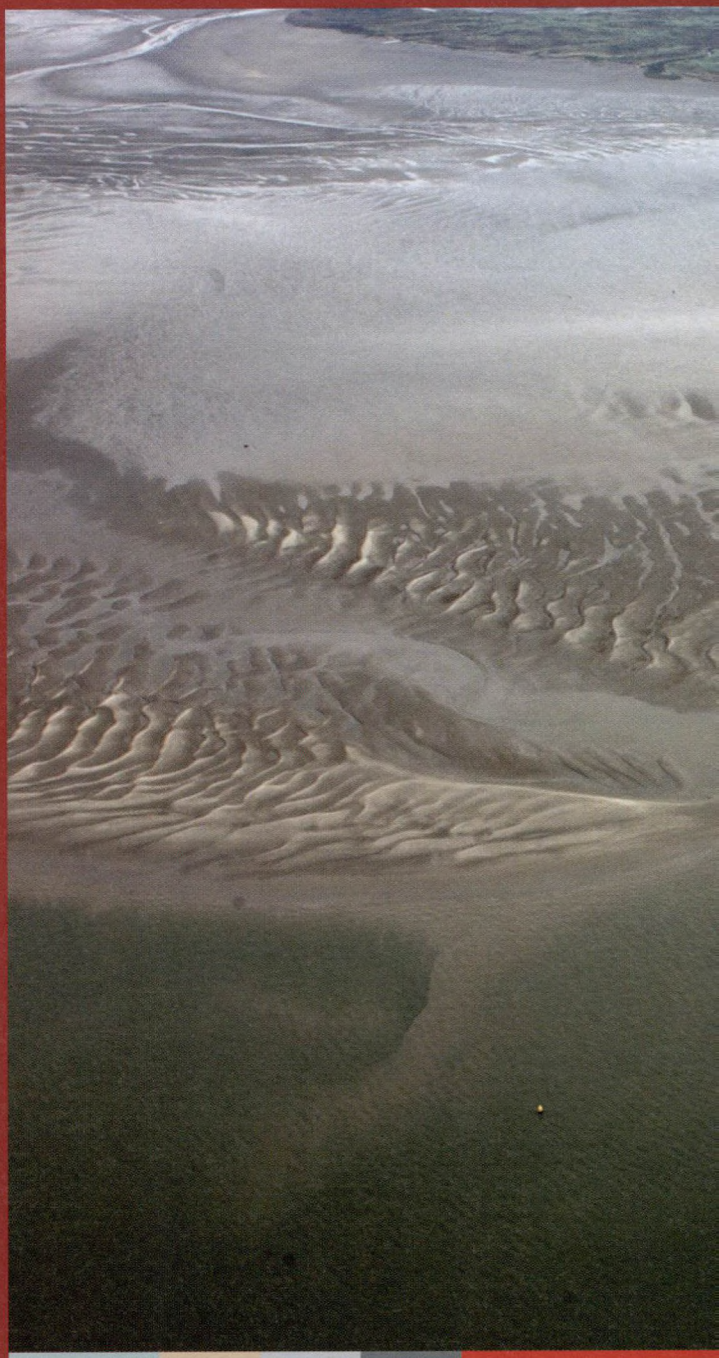
Eddy Bruyninckx
Afgevaardigd bestuurder

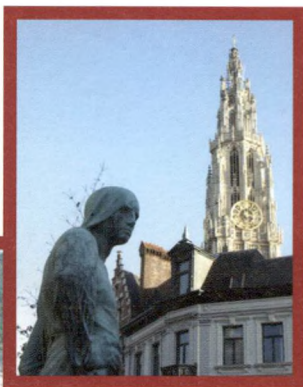
Leo Baron Delwaide
Havenschepen





JANUARI





Binnenvaart haalt 100 miljoen ton



*Een binnenschipper heeft aange-meerd. Hij bracht een lading stalen platen naar Antwerpen.
Foto Frederik Weekx*

Groei van 8 % in vier Vlaamse havens

Het jaar begon met goed nieuws uit de sector binnenvaart. Het binnenvaartvervoer in de vier zeehavens haalde voor het eerst de 100 miljoen ton. Dat bleek uit de trafiekcijfers over 2004 die Promotie Binnenvaart Vlaanderen in januari 2005 publiceerde. Op alle Vlaamse binnenwateren samen werden in 2004 opnieuw recordcijfers geboekt.

De economische heropleving in België weerspiegelt zich duidelijk in de stijging van de Vlaamse binnenvaarttrafiek. Over 2004 realiseerde de binnenvaart in Vlaanderen 4,68 miljard tonkilometer (om precies te zijn: 4.687.527.003 tkm). Een tonkilometer is het vervoer van één ton over een afstand van één kilometer. Deze prestatie komt overeen met een stijging met 4,07% tegenover

2003, bijna het dubbele van de groei van het bruto binnenlands product (bbp). Daarmee kenden de kleinere waterwegen de grootste relatieve trafiekgroei ooit, met o.a. een toename met 20% op de Dender en 10% op het Kanaal Leuven-Dijle.

De 'modal shift' en de optie voor andere transportvormen zoals de binnenvaart, zijn zelf een gevolg van o.a. de verstikkende situatie op veel van onze wegen. Die verschuiving naar de binnenvaart manifesteert zich ook in de langetermijntrend. In vergelijking met 1995 lag het aantal tonkilometers dat in 2004 op de Vlaamse binnenwateren werd gevaren 61,5% hoger.

Het toenemend belang van de binnenvaart voor de Vlaamse ondernemingen en voor de mobiliteit op onze wegen, blijkt verder uit de trafiek-

cijfers van het binnenvaartvervoer in de vier Vlaamse zeehavens. Voor de eerste keer benaderde het binnenvaartvervoer in de zeehavens in 2004 de kaap van de 100 miljoen ton (om precies te zijn: 99.612.000 ton). Voor de vier zeehavens samen is dat een groei van maar liefst 8,1% tegenover 2003. Tegenover nauwelijks vijf jaar geleden is het binnenvaartvervoer in de vier Vlaamse zeehavens met bijna 32% gestegen. Met deze cijfers in de hand, bepleit Promotie Binnenvaart Vlaanderen dat meer aandacht zou uitgaan naar afvoerfaciliteiten voor transport naar het hinterland.

Containers

Een van de belangrijkste drijvende krachten achter de sterke stijging van de binnenvaart, en in het bijzonder achter het groeiend belang van de binnenvaart in de Vlaamse zeehavens, is de groei van het containervervoer per binnenschip.

In 2004 werden op de Vlaamse containerterminals 403.951 TEU containers overgeslagen op een binnenschip, dat is een stijging met 38,4% tegenover 2003 en bijna een verzevenvoudiging tegenover nauwelijks zeven jaar geleden.



Binnenscheepvaart op de Schelde.

Foto Dirk Kerstens

"Klaar voor opname?"

Actie!"

'Kinderen van Dewindt' ingeblikt
in Antwerpse haven

Een van de betere tv-reeksen van 2005 speelde zich af tegen het decor van de haven. Terwijl eind januari de eerste afleveringen van 'Kinderen van Dewindt' over het Eén-scherm rolden, werd in de Antwerpse haven nog druk gewerkt aan de opnames van de laatste afleveringen. *Gazet van Antwerpen* ging een kijkje nemen op de set aan de Noordnatie.

Dinsdagochtend, 10 uur. De ploeg van 'Kinderen van Dewindt' is al een uurtje aan het

opnemen. Camera's worden af- en aangereden, lichten worden bijgesteld, figuranten in oranje overalls lopen druk te doen. Aan de kade ligt een schip aangemeerd dat 'Bato' heet. Aan de masten wapperen vlaggetjes met 'Dewindt' op. Omdat we nog geen enkele aflevering van 'Kinderen van Dewindt' hebben gezien, snappen we niks van wat er hier eigenlijk gebeurt.

Aan een geïmproviseerd ontbijtbuffet (lees: tafel met toile cirée, thermossen koffie en stapels boterhammen met choco) giet Katia zich een



Kun je je een betere locatie voorstellen om een tv-serie aan te kondigen dan op 'de stoep' van het Havenhuis, met zicht op het Willemdok?
Foto Bert Hulselmans

bekertje met iets warmes in. Katia is de scriptgirl. “Néé, ik heb het script niet geschreven”, lacht ze. “Ik hou in de gaten of het scenario wel goed wordt gevolgd. Of er tijdens de opnames geen foutjes in sluipen.” Katia weet ons precies te vertellen waarover de scènes gaan die vandaag worden ingeblikt: “Het gaat niet zo goed met het bedrijf van Dewindt. De bazen hebben extra personeel beloofd, maar ze komen hun belofte niet na. En dus begint het personeel te morren.”

Bato

Dieter en Eveline lijken constant over kabels te struikelen. “We zijn de eigenaars van de boot daar”, knikken ze naar de ‘Bato’. “Het bedrijf waarvoor we werken, heeft de boot een dagje verhuurd aan de filmploeg. Een makkelijke dag voor ons, dus. Behalve wat heen en weer varen, hoeven we niks te doen.” Dieter en Eveline weten dat de schrijvers van ‘Kinderen van Dewindt’ de mosterd af en toe in het echte bedrijfsleven aan de haven gingen halen. “Onze boot heet eigenlijk ‘Rojas II’”, legt Dieter uit. “Rojas komt van Rob en Jasmine, de kinderen van de bedrijfsleider. In ‘Kinderen van Dewindt’ heet de boot ‘Bato’: van Bart en Tom, de kinderen van bedrijfsleider Karel Dewindt.”

Discussiëren

We gaan even opwarmen op de ‘Jan Plezier’, de boot die dienstdoet als kleedruimte/cafetaria/make-upkamer. In de schminkstoel zit Axel Daeseleire, alias Bart Dewindt. Bart Dewindt moet straks Fons de schipper overtuigen om de andere schippers weer aan het werk te zetten. “Bart is een eigenzinnig, zéér zelfstandig, doch niet on-sympathiek figuur”, legt Axel uit. “Van het hele bedrijf ben ik degene die het dichtst bij de schippers staat en dus ook het best met hen kan discussiëren.”

Werner is figurant. Hij moet in een oranje overal de hoop schippers vergroten die door Fons wordt aangezet tot staken. Werner is een gewel-



Geen stress voor Axel Daeseleire. Een ‘grote man’ als hij kent zijn tekst.
Foto Bert Hulselmans

dig ervaren figurant. Hij heeft twee albums vol foto’s bij zich van alle series waarin hij een rolletje had. “‘Flikken’, ‘Wittekerke’, ‘Familie’, ‘Samson en Gert’, ‘Het Geslacht De Pauw’”, somt hij op. “Maar ook films als ‘Dief’, ‘De Kus’, ‘Casablanca’.” In het echte leven is Werner brandweerman. “Een hobby als een ander”, vindt hij. Toch zou hij nooit zijn job bij de pompiers willen opgeven voor een carrière op het witte doek. “Neenee, geef mij maar zekerheid. Die acteurs, die gaan meer doppen dan werken. Alleen de grote mannen kunnen ervan leven. Grote mannen, zoals den Axel.”

“Wáárke grdtverdoemme!”



*Robert Restiau speurt naar de geschiedenis van de Antwerpse stuwadoors.
Foto Jan Van der Perre*

Antwerpse stuwadoors zoeken informatie over hun geschiedenis

Vrijwel ongemerkt evolueerden de Antwerpse stuwadoors in zo'n zeventig jaar van 'veredelde dokwerkers' tot terminaluitbaters die miljarden investeren. Nu een aantal Antwerpse havenleiders vrij gelijktijdig met pensioen is gegaan en de beroepsvereniging ABAS ook nog eens zeventig jaar viert, willen ze hun geschiedenis neerschrijven. "Wij doen dus een oproep tot al wie documenten, foto's, getuigenissen of gewoon pittige anekdotes heeft", zegt Robert Restiau.

Midden 2004 ging Robert Restiau met pensioen als gedelegeerd bestuurder van de havenorganisatie Agha, inmiddels herdoopt in Alfaport. Restiau is nog wel voorzitter van de cvba Brabo. En ook Agha-voorzitter en bedrijfsleider Jan Pellens ging met pensioen. "Tijdens de afscheidsreceptie voor Hugo Rosiers, de secretaris-generaal van ABAS,

werd toevallig geopperd dat er reeds heel veel over de haven van Antwerpen is geschreven, maar een specifieke geschiedenis van de stuwadoors nog ontbreekt. En er werd opgemerkt dat het dan wel de hoogste tijd is, zo niet gaan veel getuigenissen definitief verloren", aldus Restiau. "Van het een kwam het ander. Een twaalftal stuwadoors zette zich achter dat idee. Een werkgroep werd opgericht en er werd mij gevraagd de zaak uit te schrijven tegen midden 2006."

"De bedoeling is de geschiedenis van de stuwadoors te schrijven van 1935 tot heden. Waarom 1935, zal u vragen. Omdat in dat jaar de Algemene Beroepsvereniging van het Antwerpse Stouwers-bedrijf, ABAS, werd opgericht."

"Het is dus niet onze bedoeling te gaan schrijven wat al geschreven is. Maar we stelden vast dat

Scheldegidsen zetten rol van haven in de verf

we over de ABAS-periode voor 1961 vrijwel niets vinden. We zouden dus graag meer informatie krijgen over de 64 stichtende bedrijven die ABAS in 1935 hebben opgericht. Hoe zijn die nadien geëvolueerd, met wie fuseerden ze, enz. “

“In elk geval waren die stouwers aanvankelijk een soort veredelde dokwerkers, die vaak met de pet in de hand bij de francofone Antwerpse havenbourgeoisie hun commissie gingen opvragen. Later evolueerden die bedrijven tot kapitaalkrachtige terminaluitbaters die zelf miljarden investeerden en zelf rechtstreeks met de reders contracten afsloten. Vooral het Antwerpse tien-jarenplan 1955-1965 van Craeybeckx en Delwaide sr. speelde een cruciale rol in die evolutie.”

“Wij willen ook de markante persoonlijkheden belichten, zoals Georges Sirtaine, Maurice en Eugène Colson, Jan Dierickx en vele anderen. Tegelijk zoeken we foto's en de petite histoire, de anekdotes die de geschiedenis kruiden. Zo weten we bijvoorbeeld dat Noord Natie ooit met kar en paard in Henegouwen de immense granieten drempel van het gemeentehuis van Borgerhout ging ophalen. Of er is dat verhaal van de toenmalige baas van Hessenatie Maurice Dierickx. Havenschepen Delwaide sr. vroeg hem wat hij ging doen met de nieuwe concessie die de stad hem verleende. De natiebaas keek hem aan en antwoordde prompt: “Wáárke grdtverdoemme!”

Bij het ter perse gaan van dit boek had Robert Restiau nog niet echt veel bruikbaar materiaal binnengekregen.

Scaldisnet leidde in 2005 Scheldegidsen op. De deelnemers kregen een intensieve cursus over alle aspecten van de rivier. “De bedoeling van het project was om mensen tot goed geïnformeerde gidsen op te leiden, maar ook om een grensoverschrijdend ‘Scheldegevoel’ mee te geven aan de bevolking”, zegt Guido Moens van Scaldisnet.

De gidsenopleiding draaide vooral rond het Schelde-estuarium, dat zijn zowel de Zee- als de Westerschelde. Alles kwam aan bod. De natuur en de landschappen aan de rivier, maar ook de geschiedenis, de cultuur en niet te vergeten het economisch belang van de stroom. “Onder meer de rol van de Antwerpse haven is een onderdeel van de opleiding”, zegt Guido Moens.

De opleiding gebeurde op verschillende plaatsen aan de Schelde. Soms stond er ook een boottocht op het programma. Aanleiding voor de gidsenopleiding was de goedkeuring van de ontwikkelingsplanning Schelde-estuarium. Dat is een langetermijnvisie waarbij tegen 2010 een aantal grote infrastructuurwerken in het estuarium worden uitgevoerd. Behalve de Schelde-uitdieping zitten in die visie ook natuur- en landschapsprojecten en werkzaamheden voor de veiligheid en het behoud van de natuurlijkheid. “Het gaat om vrij grote projecten die maatschappelijk belangrijk zijn. Precies daarom willen we dat de bevolking meer betrokken wordt bij de ontwikkelingen van de Schelde. De toegankelijkheid van de rivier en de beveiliging tegen overstromingen zijn zaken die iedereen aanbelangen. Net zoals de verdere economische ontwikkeling van de Antwerpse haven.” De cursus Scheldegids kwam er op verzoek van de Administratie van Waterwegen en Zeewezen (AWZ) en kreeg de steun van organisaties zoals het Centrum voor Natuur- en Milieu-educatie, Grenzeloze Schelde en De Milieuboot.

➤ De haven sluit 2004 af met indrukwekkende **trafiekcijfers**. Antwerpen verzette 152,33 miljoen ton, bijna 10 miljoen ton of 6,6% meer dan in het recordjaar 2003. ➤ De trafiek op het **Albertkanaal** steeg in 2004 met 1 procent tot 2.942 miljoen tonkilometer. In totaal werd er 39,287 miljoen ton over de waterweg vervoerd, een toename van 2,4%. ➤ De Oost-Vlaamse gouverneur André Denys wil betere afspraken met Antwerpen over de Waaslandhaven. Hij vindt dat zijn provincie de lasten draagt van de Waaslandhaven terwijl Antwerpen de winsten incasseert. ➤ **Paul Valkeniers** wordt gedelegeerd bestuurder bij de organisatie van havenwerkgevers **Cepa**. ➤ Arbeiders van **Degussa Antwerpen** leggen het werk neer. Ze protesteren tegen de onderbezetting van de ploegen. De vakbonden steunen de actie. ➤ Ook bij **Total Raffinaderij Antwerpen** breekt een staking uit. De werknemers nemen het niet dat ze permanent op minimumbezetting moeten draaien. ➤ Een groep toonaangevende bedrijven, waaronder **Agfa-Gevaert**, **Ahlers Bridge** en baggeraar **DEME**, beslissen om een Vlaams-Chinese Kamer van Koophandel op te richten. ➤ Per 1 januari staat **Marc Loridan** (43) aan het roer van de Belgische Transportarbeidersbond - afdeling havens. Loridan volgt als federaal secretaris Bob Baete op die met pensioen gaat. ➤ Het Antwerpse scheepsherstellingsbedrijf **New ARF Shipping** (New Antwerp Repair Facilities Shipping) legt de boeken neer. Het bedrijf wordt failliet verklaard. ➤ De bagger- en milieugroep **DEME** bundelt zijn milieu-activiteiten met het Waalse Ecoterres. In de nieuwe

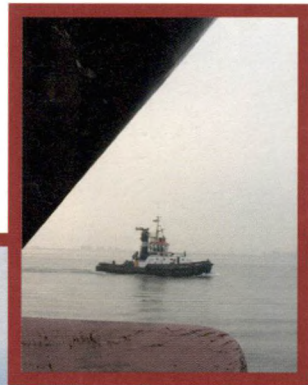
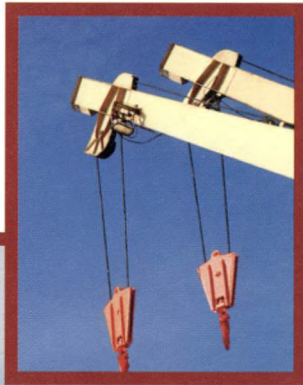
fusiemaatschappij verwerft DEME een belang van 74,9%. ➤ De Belgische tankerrederij **Euronav** koopt een dubbelwandige E3-tanker aan. Het schip, de Bourgogne, heeft een laadvermogen van 296.230 dwt en zal worden ingezet in de Tankers International Pool. ➤ Bij **BASF** vinden vakbonden en directie een oplossing voor de discussie rond de onderhoudsbeurt van de steamcracker. ➤ De veertiende-eeuwse witstenen kerktoren van Wilmarsdonk is na een grondige beurt weer opgeknapt. In opdracht van het **Havenbedrijf** werd de toren in 2004 grondig onder handen genomen. ➤ De Belgische gas-tankerrederij **Exmar** boekte in 2004 15,3 miljoen euro nettowinst. Dat is bijna een kwart beter dan het jaar voordien. ➤ **Tom Nauwelaerts** (37) gaat bij **Ahlers** aan de slag als logistiek directeur. ➤ Sinds 1 januari is **Ronny Defienne** (52) algemeen directeur van de coöperatieve vennootschap **Brabo** die in Antwerpen met zowat 330 personeelsleden de bootsmannen en havenloodsen levert. ➤ Rederij **Cosco Container Line** wijzigt de Europese rotatie van de tweede loop tussen Noord-Europa en China. Daarbij moet Rotterdam plaats maken voor Antwerpen, dat de eerste Europese loshaven wordt. ➤ **Thomas Leysen** (Umicore) en **Philippe de Buck** (Unice) worden benoemd tot bestuurders van BASF Antwerpen. ➤ Na maanden van prikacties sluit Vlaams minister van Verkeer **Kris Peeters** een sociaal akkoord met het personeel dat de loodsboten van de Vlaamse Gemeenschap bemant. ➤ De Antwerpse beroepsvereniging van stouwers, **ABAS**, maakt haar nieuwe tarieven bekend.





FEBRUARI





Minister vol lof over veiligheidsmaatregelen



Minister Landuyt bekijkt de veiligheidsmaatregelen op de Noordzeeterminal van HNN/PSA.
Foto Dirk Kerstens

Het leefklimaat in de haven wijzigde eind 2004, begin 2005 grondig. Door de toepassing van de ISPS-code (international ship and port facility security) zijn alle terminals omheind en kregen alle dokwerkers al een 'alfapasje' dat hun doorgang moet verlenen. Federaal minister van Mobiliteit Renaat Landuyt (sp.a) kwam de toepassing begin februari inspecteren. Hij gaf Antwerpen een ruim voldoende.

In de nasleep van de aanslagen van 11 september 2001 verplichtte Washington wereldwijd alle havens die handel drijven met Amerika tot draconische veiligheidsmaatregelen. In 2004 werden die in België bij wet verankerd.

In de striemende regen kwam minister Landuyt op 10 februari op het terrein, te beginnen met de Noordzeeterminal van Hesse-Noord Natie (PSA), ver-

gewissen van de toepassingen. "Want als overheid nemen we de veiligheid zeer ernstig." In de weken die aan het ministeriële bezoek voorafgingen, controleerden inspecteurs reeds de veiligheidsmaatregelen met steekproeven. Landuyt noemde de doorgangspasjes van werkgeversorganisatie Alfaport "een goed voorbeeld van veiligheid". Tegelijk kwam er vanuit de werkgevers de vraag naar... meer regelgeving. Zo zegt het koninklijk besluit wel dat er omheiningen, bewaking en camera's moeten komen, maar gestandaardiseerd is dat alles nog niet.

Voor Landuyt was de conclusie duidelijk. "We zijn in orde met de ISPS-code, maar er moeten nog verfijningen gebeuren. Dat wordt een voortdurend proces van overleg. Als overheid hebben wij daarin een coördinerende rol." Volgens de minister kan veiligheid zelfs een concurrentie-element worden. "Als we dit goed uitwerken kan veiligheid een uithangbord zijn."

Eerste beelden van Lange Wapper

Eind februari publiceerde *Gazet van Antwerpen* voor het eerst beelden van Lange Wapper, de tui-brug die samen met een nieuwe Scheldetunnel de Antwerpse Ring moet rondmaken (Oosterweelverbinding).

De nieuwe Scheldetunnel mondt op rechteroever uit bij Fina aan de Scheldelaan 1. Daar vertrekt de nieuwe brug naar de Antwerpse Ring 4, meer bepaald het viaduct aan het Sportpaleis in Merksem. De brug wordt 1,5 tot 1,8 kilometer lang en loopt onder meer over de Royerssluis 13, Straatsburgbrug 6 en het gelijknamige dok 10, Noorderlaan 5 en Albertkanaal 11 én passeert

rakelings de brandweerkazerne Hoofdwacht Dokken 15 en restaurant Het Pomphuis 16.

Het verkeer neemt de brug op twee niveaus. Voertuigen die uit de tunnel komen, rijden op het laagste niveau. Wie richting Linkeroever wil, rijdt bovenaan: zo'n dertig meter boven het dokwater. Boven de Noorderlaan splitst de brug: 2 leidt naar de Ring richting Gent of brengt het verkeer vanuit Gent naar de tunnel; 3 is bestemd voor verkeer richting of komende van Nederland. Het hoogste punt van de vijf pijlers van Lange Wapper bevindt zich 120 meter boven het dokwater, of op drie meter na de hoogte van de Antwerpse kathedraal.



Een simulatie van de tuibrug, de meest besproken schakel van de Oosterweelverbinding.
Foto GvA

Vlaamse regering akkoord over tracé Oosterweelverbinding

De Vlaamse regering beslechtte half september de discussie over het tracé van de Oosterweelverbinding. De brug Lange Wapper gaat van het viaduct van Merksem langs het Eilandje om aan de Scheldelaan in een tunnel de Schelde onder te duiken.

Deze beslissing van de Vlaamse regering is belangrijk in de verdere realisatie van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. De toelinkomsten van de Oosterweelverbinding vormen een belangrijke financieringsbron van het Masterplan.

Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening Dirk Van Mechelen (VLD) blijft overtuigd dat het gekozen tracé het best de economische, de verkeers-technische en de natuurtechnische doelstellingen verzoent. De Oosterweelverbinding sluit de Antwerpse Ring met een tunnel onder de Schelde van Linkeroever, tussen het Sint-Annabos en Blokkersdijk, naar rechteroever aan het kerkje van Oosterweel. Op rechteroever komt er een knooppunt voor de aansluiting met de haven en gaat het tracé verder via een viaduct ten noorden van het Eilandje, om dan aan te sluiten op het viaduct van Merksem. De kostprijs van het project wordt geraamd op 1,342 miljard euro. Dit alles werd vastgelegd in een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP).

“Deze beslissing is héél belangrijk”, zegt Van Mechelen. “Voor de financiering van de Oosterweelverbinding werken we samen met internationale financieringsgroepen. Zij willen duidelijkheid over de timing. Binnen het GRUP hebben we nu de grenzen van het project vastgelegd. Dat gebeurde op basis van het overleg onder alle betrokkenen. Met de Oosterweelverbinding zorgen we ook voor het verhogen van de leefbaarheid in de binnenstad.”

Op 21 oktober 2004 begon het openbaar onderzoek. De start van de bouw van de Oosterweelverbinding is gepland voor begin 2007. Tegen 2011 moet de ontsluiting van de Antwerpse Ring een feit zijn.

- 1 Ingang/uitgang Scheldetunnel
- 2 Naar/van Gent
- 3 Naar/van Nederland
- 4 Ring
- 5 Noorderlaan
- 6 Straatsburgbrug
- 7 Scheldelaan
- 8 Mexicostraat (richting Londenstraat)
- 9 Amerikadok
- 10 Straatsburgdok
- 11 Albertkanaal
- 12 Kattendijkdok
- 13 Royerssluis
- 14 Schelde
- 15 Brandweerkazerne
- 16 Restaurant Het Pomphuis



Een schaalmodel van Lange Wapper boven het havengebied.
Foto GvA

→ **Bayer** is de meest aantrekkelijke werkgever van België, gevolgd door GlaxoSmithKline en Janssen Pharmaceutica. Dat blijkt uit de jaarlijkse enquête van het uitzendbedrijf Randstad.

→ **BASF** gaat de volgende drie jaar het Topsportfonds van de stad Antwerpen sponsoren. Dit fonds investeert in de bouw van twee nieuwe topsporthallen en in verenigingen zoals Germinal Beerschot, Royal Antwerp FC en Racing Basket Antwerpen. →

De Nederlandse tankterminaloperator **Koninklijke Vopak** hoopt tegen 1 juli 2007 35 nieuwe jobs te creëren in zijn nieuwe chemieterminal aan het Verrebroekdok. Dochter **Vopak Chemical Logistics Belgium** investeert de komende jaren ten minste 150 miljoen euro.

→ Het Iranese schip **Iran Jahanara**, geladen met staal, dreigt te kapseizen aan kaai 498 in de Antwerpse haven. Sleepboten krijgen het schip weer stabiel. → Vanuit het metaalconstructiebedrijf

G&G Willebroek vertrekken vier enorme drukhouders voor gasopslag. Die worden in vier afzonderlijke, spectaculaire transporten per ponton via de Schelde overgebracht naar de vestiging van

Antwerp Gas Terminal in de Waaslandhaven. → De **douane** heeft in 2003 11.637 containers door haar mobiele scan gehaald. Het ging om 3.547 containers op de terminals, 7.659 containers aan de Frans

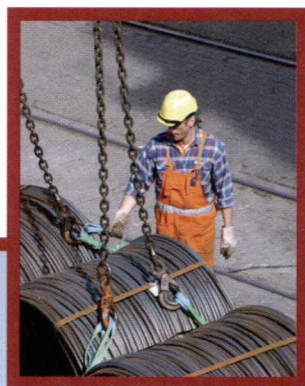
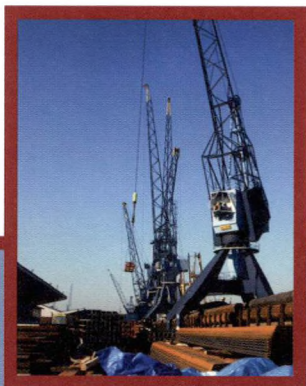
Tijsmanstunnel en 431 containers bij specifieke operaties. ➤ **De West-hinder III**, het laatste lichtschip dat tot 1994 actief was op de Noordzee, wordt van het Bonapartedok naar het Droogdok 6 gesleept voor herstellingswerken onder de waterlijn. ➤ **Rail Link** organiseert vanaf deze maand bloktreinen die rechtstreeks op Marseille rijden. De containers worden opgehaald in Antwerpen, Zeebrugge en Rotterdam. In Marseille wordt de lading overgeladen op shortsea-diensten voor Noord-Afrika. ➤ In opvolging van een oproep van de **Internationale Transportarbeiders Federatie** (ITF) weigeren de havenvakbonden 5 uur lang in Antwerpen een gecharterd containerschip van **MSC** te behandelen. De ITF neemt het niet dat de Duitse eigenaar zijn Bir-maanse bemanning beneden de ITF-standaard betaalt. ➤ Op de terreinen van **Antwerp Gas Terminal** in Kallo wordt de eerste spadesteek gegeven voor een forse capaciteitsuitbreiding. De nieuwe gastanks zullen via een nieuwe pijpleiding butadieen leveren aan **Total Petro-chemicals**. ➤ Een inspectieploeg van **BASF** ontdekt een bom vlak bij pijpleidingen van het bedrijf. In een emmer, gevuld met benzine en diesel, zit ook een **pijpbom** waarin onder meer nagels, bouten, glas en een springlading zitten.





MAART







Karla Peijs en Kris Peeters bij de ondertekening van het Schelde-akkoord in Den Haag.
Foto Jan Van der Perre

“Akkoord HSL opent deur voor Scheldeverdieping”

Half maart werden principieel de laatste politieke obstakels tegen de Schelde-uitdieping weggewerkt. Die doorbraak was pas mogelijk nadat federaal minister Johan Vande Lanotte (sp.a) in alle stilte een akkoord over de hogesnelheidslijn (HSL) had bereikt.

Een week eerder was een ‘definitieve’ ontmoeting tussen Vlaams minister van Openbare Werken Kris Peeters (CD&V) en de Nederlandse minister voor Verkeer Karla Peijs nog afgezegd. Peijs zag wél Vande Lanotte, in Antwerpen nog wel. Beiden kwamen tot een akkoord in het HSL-dossier. Zowel over de exploitatie van de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Amsterdam vanaf 2007 als over het knelpunt, de bediening van Den Haag en Breda, werd een oplossing uitgewerkt. Enig verband met de Schelde-uitdieping was volgens de bewindslieden totaal toevallig.

In elk geval konden Peeters en Peijs enkele uren later in Den Haag een memorandum van overeenstemming ondertekenen dat het parcours naar

de door Antwerpen gevraagde uitdieping minuties uittekent. Daartoe gingen even later in alle discretie vier onderhandelingssteams aan het werk om de technische en praktische details uit te werken.

Aan Vlaamse zijde werden die geleid door gewezen minister Wivina Demeester, aan Nederlandse kant door Niek Van Zutphen die per 1 januari Nederlands ambassadeur wordt in Australië. Bedoeling was dat de Nederlandse en Vlaamse regering de onderhandelingsstukken vóór het eind van het jaar in een definitief verdrag zouden betonnen. Hoeksteen in dat verdrag is voor Vlaanderen de eis om voor eind 2007 de uitdieping te beginnen. Vóór Nederland is essentieel dat de koppeling van de loodsgelden van Rotterdam aan die van de Scheldehavens wordt opgeheven.

“Als die van ons dit maar niet ziet”

Havenkroegen blijven aparte biotoop

In februari zag de toekomst van Spek en Eieren, het roemruchte havencafé en eethuis aan het Hansadok, er maar somber uit. Een maand later, het stond toen al een jaar leeg, werd het gekocht door Jan de Jonge van buisleidingenbedrijf De Jonge NV voor 60.000 euro.

Jammer genoeg ging de Mira Bari in april wel ten onder. Volgens de strenge ISPS-code moeten er rond alle terminals en sluizencomplexen 2,5 meter hoge omheiningen komen. Zo raakte het café afgesloten van de buitenwereld.

Maar ook zonder dit eens zo populaire café aan de Watergang moet je nooit echt honger en dorst lijden in de haven. Zelfs om negen uur 's morgens schakelt de ambiance in de kroegen en eethuizen al naar overdrive. Een kleine selectie.

De Vlaey

Zes jaar lang baatte Rosse Gina, de snedigste cafébazin ten noorden van de zuidpool, dit café tegenover het aanwervingslokaal voor dokwerkers uit. Maar het einde is niet definitief. Kim, een oosterse schone, zet met evenveel enthousiasme de zaak verder. Hoewel, wanneer we haar ontmoeten, is ze een beetje ziekjes. Maar goed dat in de ruwe bolster van de dokwerkers zeer blanke pitten huizen: de mannen houden een oogje in het zeil op momenten dat Kim eventjes naar achter is.

Drie kerels aan de toog drinken om een uur of negen 's morgens koffies met wittekes voor de zeer democratische prijs van 2,5 euro. De sfeer is, neem het van ons aan, jolig. Sterke verhalen over



*De Vlaey is niet hetzelfde zonder Kim.
Foto Chris WOUTERS*



Sonja en Marleen kijken uit over containers.
Foto Chris WOUTERS

Port-Side

tijd heeft om te eten, bestelt een halve kip, sla en frieten (8 euro) of een friet stoofvlees (6,5 euro).

The Club is een plek met geschiedenis. Voorheen was het eigendom van de Engelse Kerk en mochten uitsluitend Britse zeemannen binnen. Nu is iedereen welkom. “Weet je wat ik geweldig tof zou vinden? We zouden hier graag eens een familiefeest organiseren, zodat ook de vrouwen en de kinderen van dokwerkers een beetje van de sfeer van de haven kunnen proeven. Helaas kruipt er ontzettend veel tijd in de voorbereiding van zo’n feest en hebben we het al zo druk”, zegt Karin.

Als je The Club bezoekt, moet je de muurtekeningen van boten, de vlaggen van vakbonden en de T-shirts aan de muren eens bewonderen. Goed voor gegniffel zijn ook de vier deuren vlak naast de toog, met als opschriften: De Joengens, De Maskes, Den telefon en Ook hier ne’n telefon.

The Club, Noorderlaan 171, Antwerpen.
Info: 03-542.14.58.

Een adembenemend uitzicht op eindeloze rijen containers heb je vanaf het op de eerste verdieping gelegen, gloednieuwe taverne-café Port-Side. Blankhouten meubeltjes doen je even aan Scandinavië denken, maar dit is Antwerpen. Om halftien ‘s morgens zit de toog al gezellig vol met mannen die pinten drinken en een schotel met spek en eieren naar binnen werken.

Sonja en Marleen staan tijdens onze aanwezigheid in voor de bediening van de vroege shift en ze helpen met wonderbaarlijk gemak een publiek voort dat bestaat uit dokwerkers, truckers en kantoorpersoneel. Op de ergste honger zijn ze hier ook voorbereid. Slaatjes met spek (5 euro), pita (5 euro) en een aan de ingewanden vretende, pikante chiliburger (3,5 euro). In Port-Side kun je blijven zitten zolang je wilt.

Port-Side, Noorderlaan 175, Antwerpen.
Info: 03-541.19.57.
Alle dagen non-stop open.



Sigrid staat klaar om een pintje te tappen.
Foto Chris WOUTERS

Total Truck City

Sigrid staat om halfzes 's morgens in Total Truck City met bakken troost en belegde broodjes klaar om de eerste truckers de baan op te helpen. Dat is onmenselijk vroeg, maar ze is het gewend. Ook de stress kan ze makkelijk aan. Ze heeft niet alleen de eerste klanten, er zijn ook de break om tien uur van de havenarbeiders en de lunchpauze van het kantoorpersoneel om twaalf uur.

Het nabijgelegen tankstation ondergaat een grondige hernieuwing. Dat belet niet dat het al behoorlijk druk is geweest en nog is. Een koppeltje duikt onder tafel als het de camera van de fotograaf ziet. "Jullie zijn toch niet van de televisie?" klinkt het vrolijk van onder de tafel die het dichtst bij de deur staat. Waarschijnlijk bang dat 'die van hen' hen zullen zien op het kleine scherm.

De moderne trucker is blijkbaar bijzonder voedingsbewust. Een menu (12,45 euro) bestaat uit courgettesoep, witlof in hamrolletjes met puree en chocolademousse. "Het witlof met puree is

goddelijk", zegt goedlachse Sigrid, die het gerecht al heeft voorgeproefd.

Total Truck Stop, Antwerpsebaan 50,
tegenover kaai 730, niet ver van Stabroek.
Info: 03-569.17.97.

Non-stop open van maandag tot vrijdag.



Florreke wacht al tappend op een brief.
Foto Chris WOUTERS

Gaarkeuken 110

Een plek in de haven waar je nog een beetje het verleden voelt, is Gaarkeuken 110. Prachtige foto's van noest werkende havenarbeiders, kranen, boten en kades sieren de muren. Portretten van stamgasten nemen een ereplaats in aan de muur naast de toog. Maar de échte ster van deze authentieke plek heet Florreke, de zoetgevooisde, immer opgewekte en energieke uitbaatster. Het is intussen twaalf uur geworden. Normaal worden wij dan wakker, al hebben sommige mensen er al bijna een werkdag op zitten. Florreke maakt zich klaar. Elk moment kunnen tientallen dorstige havenarbeiders binnenstromen. "Ik verdien hier mijn boterham, maar ik heb ook het gevoel dat ik belangrijk ben voor de mensen die hier komen. Dit café uitbaten wil ik altijd blijven doen", zegt ze.

Gaarkeuken 110, Vossensdijnsstraat 21,
in de schaduw van Metropolijs, Antwerpen.
Info: 03-541.00.30.

Elke dag open van 6u tot 20u, zaterdag 9u tot 15u.
Gesloten op zon- en feestdagen.

Wassende haven

Cijfers eerste trimester:
januari tot en met maart 2005

Totaal goederenverkeer per binnenschip (in ton)
21.660.450 (2004: 20.695.666)

Maritiem containerverkeer (in TEU)
Aanvoer: 557.701 (2004: 520.176)
Totaal beladen + leeg: 742.905 (2004: 729.109)

Goederenverkeer ter zee (in ton)
Stukgoed: 23.192.757 (2004: 22.003.198)
Bulk: 14.047.167 (2004: 15.449.681)
Totaal: 39.239.923 (2004: 37.452.879)

(bron: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

➤ De door Washington geëiste ISPS-veiligheidscode legt de beveiligingssector geen windeieren. **Group 4 Falck** nam in Antwerpen en Zeebrugge ruim 150 mensen bijkomend in dienst. ➤ **Katoen Natie** opent een derde magazijn op het SILS-centrum (supply in line sequence) van **General Motors Belgium**. ➤ **Bayer Antwerpen** trekt 60 miljoen euro uit voor de bouw van een bijkomende anilinefabriek. Ook de productiecapaciteit van de polycarbonaat-eenheid en zijn grondstoffenfabriek worden opgevoerd. ➤ De Belgische rederij **Euronav** neemt heel de tankervloot over van de Griekse scheepseigenaar Peter Livanos. Die krijgt in ruil daarvoor 20% in Euronav. ➤ De F910 Wielingen krijgt in het stedelijk droogdok aan het Kattendijkdok een grondige modernisering. Het fregat is het laatste in de rij dat door **Schelde Konstruktie Bedrijf** (SKB) onder handen wordt genomen. ➤ De **haven** is in 2005 goed gestart. Het aantal taken voor de havenarbeiders lag in januari met ruim 136.000 iets hoger dan een jaar geleden. Vooral het vloeibaar massagoed steeg sterk (+24,5%), terwijl ook het containerverkeer weer met 7% toenam. ➤ Op voorstel van minister van Openbare Werken Kris Peeters breidt de Vlaamse regering het begrip **maritieme toegang** uit naar o.m. de vaarwegen in de getijdendokken. Daardoor komen de baggerwerken in die dokken volledig voor rekening van Vlaanderen. ➤ Op de concessie van **P&O Ports** aan het Deurganckdok begint de opbouw van de eerste containerkraan. P&O bestelde voor zijn eerste fase zes containerkranen die met opstaande giek 107 meter hoog zullen zijn en 18 containers ver zullen reiken. ➤ De rivierloodsen aangesloten bij de **Belangenvereniging van Loodsen** (BvL) voeren een stiptheidsactie. Ze eisen om volwaardig erkend te worden als vakbond. ➤ Na De Buildrager voor de dokwerkers hebben nu ook de havenarbeidsters

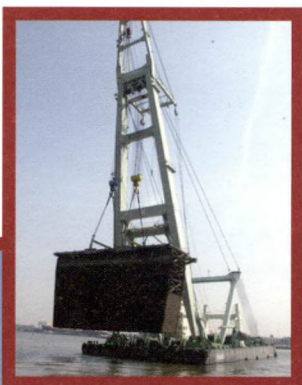
hun standbeeld in Antwerpen. Burgemeester Patrick Janssens wijdt aan de Rijnkaai **Het Havenmeisje** in. Het beeld is een ontwerp van de Nederlandse kunstenares Carla Kamphuis-Meijer. ➤ Vanaf einde maart kan er weer worden overgevaren tussen Lillo en Doel. De **veerboot** 'De Schelde' maakt tot eind september elke zaterdag en zondag overtochten. ➤ De logistieke en maritieme dienstverlenende groep **Ahlers** breidt zich uit in India. In één jaar tijd werden er acht expeditiekantoren geopend. ➤ **Trans Ocean Logistics** (Arcelor), dat zijn hoofdkantoor heeft in Antwerpen en vestigingen in Shanghai en New York, opent een kantoor in Sao Paulo. ➤ Het Belgische sleepbedrijf **URS Ocean Towage** en het in Duitsland gebaseerde Fairplay Towage beslissen om de handen in mekaar te slaan via de joint venture Euro-Tugs. ➤ Een sterke Belgische delegatie reist naar **India** voor een **economische missie** van acht dagen. Op het programma staan ook drie presentaties over de logistieke troeven die de Vlaamse havens te bieden hebben aan Indiase verladers. ➤ **De Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen** viert haar honderdste verjaardag. De VEA telt 200 leden en is daarmee de grootste beroepsvereniging in de haven. ➤ **Diego Teurelinckx** wordt benoemd tot secretaris-generaal van FEPOR, de Federation of European Private Port Operators, die terminal operators en stouwers in de EU groepeerd. Teurelinckx werkte voordien ook bij het Havenbedrijf en APEC. ➤ Met twee nieuwe websites maakt de haven van Antwerpen haar vervoersmogelijkheden nog transparanter. Het betreft de Belgische Shortsea Shipping List www.bea.nv.com en de Rail Transport List www.railcontainer.be.





APRIL







Containertrafiek ter hoogte van de kerncentrale van Doel.
Foto Dirk Kerstens

Varen met een zeereus

Zonder loodsen lukt het niet

In april deed de 334 meter lange CSCL Europe Antwerpen aan. Met zijn 8.500 twintigvoetcontainers het grootste schip ooit.

“Antwerpen ligt ver landinwaarts. De Schelde is moeilijk. Zonder loods doe je dit niet”, vertelde kapitein Spiridon Pavlopoulos. Een week voordien lag de haven plat omdat ‘de’ loodsen actie voerden. Is het dan zo moeilijk om als kapitein met je schip tussen de boeien in de Schelde-vaargeul te blijven? Heb je die specialisten echt nodig? Eén reisje naar Vlissingen volstond om de leek in ons te overtuigen.

“Centrale Zandvliet aan alle schepen: zuidwest vijf, aanwakkerend tot zes”, kraakt het over de radio op de brug van de CSCL Europe, met zijn 8.500 twintigvoetcontainers (TEU) een van de grootste containerschepen die Antwerpen ooit

aandeden. Buiten, op de zijvleugel van de immens hoge brug, dertig meter boven de deinende Schelde, blaast een strakke wind ons in het grijze regenweer bijna weg. Beneden op de Noordzeeterminal rijden straddle-carriers ‘biepend’ af en aan. Voor ons schuiven torenhoge containerkranen over onze buurman, de hagelwitte Safmarine Antwerp: eveneens een containerkolos, maar stukken kleiner dan ‘onze’ 101.000 ton zware CSCL Europe. Achter ons liggen twee nietig kleine duwbakken afgemeerd.

De CSCL Europe is geladen. De bootsmannen van Brabo beginnen de laatste trossen los te maken. Wegens zijn diepgang van ruim 13 meter moet hij nu, na laagwater, dringend weg. Alleen dan kan de CSCL Europe binnen het ‘tijenster’ de ondiepten van de Schelde nemen.

Maar hoe vaar je hier weg? Door de hoog op-

gestapelde containers zie je zowel vooraan als achteraan nauwelijks wat. Het is als met een veertigtonner met aangedampte ruiten weggrijden uit een krappe parkeerplaats, terwijl vooraan een Rolls-Royce en achteraan enkele 2PK'tjes tegen je bumper kleven.

"We hebben voor ons een dode hoek van 500 me-ter. Maar vooraan hebben we nog 40 meter vrij en achteraan 30 meter", schat rivierloods Paul Lauwereins (58) rustig de situatie in. Hij kijkt met kennersblik even naar de rookpluim van de koeltorens van Doel. "De stroming duwt ons naar de kant en de wind staat eveneens dwars. Zo'n schip 'pakt' wind, weet je. Vergelijk het met een zeil van 334 bij 30 meter..."

Kapitein Pavlopulos wijkt geen ogenblik van Lauwereins' zijde en echoot diens bevelen door. De URS-sleepboten Union Diamond en Union 8 trekken de CSCL Europe moeizaam los. Lauwereins laat nu eens de boegschroef en dan weer de hekschroef wat 'power' geven. Achter ons klotsen de binnenschepen in het schroefwater prompt enkele meters weg van de kant. Eén meertouw knapt door.

En dan klinkt het: "Bedankt, Diamond. Dead slow ahead!" ("Heel langzaam vooruit!") "Dead slow ahead", herhaalt kapitein Pavlopulos via zijn Oekraïense tweede officier Valeriy Koze-ratsky naar de Oekraïense stuurman. Een rilling gaat door de 334 meter staal. Volgens de computerschermen en de radarbeelden komt de CSCL Europe geleidelijk op koers. "Two nine zero!" "Two nine five!" Elke beweging wordt door de loods bevolen en prompt uitgevoerd. De komende uren zullen we vrijwel onafgebroken zulke koersen horen.

Bocht van Bath

Even lijken we het Verdrongen Land van Saef-tinghe binnen te varen, maar dan schuiven we toch naar de Bocht van Bath: het meest bochtige 'Scheldestraatje', nauwelijks 300 meter breed, schijnbaar rakelings langs de polders die we tot kilometers ver kunnen zien. Onophoudelijk wordt de koers bijgestuurd, steeds in een opmerkelijke kalmte, terwijl kapitein en loods geregeld de horizon afspeuren. "In deze job moet je vooral



Op de brug van de CSCL Europe.
Foto Dirk Kerstens



De CSCL Europe aan de kade: een muur van 334 meter staal, geladen met 8.500 containers, 61 meter hoog van de kiel tot de mast.
Foto Dirk Kerstens

verder kijken dan je neus lang is.”

Het ene schip na het andere kruist ons: binnenschepen, duwkonvoeien, baggerboten, tankertjes, grote containerschepen... Soms bijzonder dichtbij.

Pas na Bath kan loods Paul Lauwereins - actief lid van de Beroepsvereniging voor Loodsen en telg uit een familie die al generaties op zee zit, beginnend met een kaperkapitein onder Lodewijk XIV - wat meer toelichting geven. “Okay, full ahead, two three five.” Een trilling gaat door het schip, we versnellen.

“Wij hebben een uiterst onregelmatig leven: zes dagen loodszen, nadien vijf dagen vrij. Driekwart van de tijd werken we ‘s nachts. De terugreis kan soms meteen na de aankomst in Vlissingen beginnen, maar soms pas uren later. Rederijen proberen natuurlijk zoveel mogelijk ‘s nachts te varen en hun schepen overdag te lossen en te laden”, vertelt Lauwereins, terwijl zijn blik van de schermen naar de horizon blijft flitsen.

Beneden aan bakboord nadert het Madurodam-haventje van Walsoorden. “Dead slow! Hier moe-



Een kustvaarder ter hoogte van het Verdronken land van Saeftinghe.
Foto Dirk Kerstens



Dertig meter hoog op de brug houdt loods Paul Lauwereins in de gaten hoe de CSCL Europe langzaam loskomt van de Noordzeeterminal.
Foto Dirk Kerstens

ten we traag voorbij. Anders hebben ze daarbene-
den een kleine tsunami. Zie je, dit is allemaal
ervaring. Wij loodsen zijn trots op ons vak. We
houden van onze job. We weten hoe de zaken evo-

lueren, we werken er zelf aan mee. De kritiek en
het gebrek aan waardering steken des te meer.
Als wij zouden werken als een vakbond, dan pas
zouden ze wat zien. Willen ze dan dat we staken



"Een baggerpraam op de Schelde. Merk hoe de hele boot in de lengte openklapt om de baggerspecie uit te storten."
Foto Dirk Kerstens



De containers en kranen van de Noordzeeterminal.
Foto Dirk Kerstens

en de haven platleggen tegen besparingen in het onderwijs? Wij zijn superflexibel. Maar dat ziet meneer Bruyninckx (*directeur-generaal Eddy Bruyninckx van het Antwerps Havenbedrijf, red.*) niet. Het is zo bedroevend, altijd dat gemis aan waardering.”

Rollen en stampen

De snelheid is maar net opgevoerd tot zo'n 18 knopen (30 km/u) of we vertragen alweer. Voor ons komt een 'flottielje' van binnenschepen aanvaren. Als ze eenmaal voorbij zijn, rollen en stampen ze zwaar in het kielzog van onze zeereus. Golven klotsen tot over de dekplaten.

“Ik loop halve kracht, meer kan ik niet doen. Maar zie die zware boeg golf eens bij de binnenschepen die daar aankomen! Zij doen hetzelfde tegenover de pleziervaart. Als hun neuzen wat spitsers waren, zouden ze minder golven veroorzaken. Maar dat willen ze niet, want dan verliezen ze volume.”

Wat we vrijwel niet zien op deze grijze dag zijn zeiljachten. Op zomerse dagen wemelt de Schelde ervan. Vervloeken de loodsen ze niet vaak?

“Nee, je kunt dat niet veralgemenen. De meesten kijken wel uit, maar er zijn soms echt 'zondagszeilers' bij die niet begrijpen dat ze in ons vaarwater zitten. Kijk, ik moet hier 18 knopen



Zicht op de jachthaven van Terneuzen.
Foto Dirk Kerstens

aanhouden, wat neerkomt op 500 meter per minuut. Dat onderschatten ze wel eens. Ik kan hier niet uitwijken. En met deze snelheid duurt het één uur voor we helemaal stilliggen.”

En de taalproblemen? Een Griekse kapitein, een Oekraïense bemanning, dat gaat nog. Maar wat met Filipino's of Birmanen? “We moeten alles spreken: Engels, Duits, Frans, Nederlands... En ja, ik heb al wel eens misverstanden meegemaakt. Zoals die keer toen ik bij het naderen van Antwerpen het kaainummer doorgaf, two five zero of zoiets. De roerganger dacht dat het voor hem was en begon prompt naar die koers te zwenken...”

Schone Waardin

Bijna achteloos heeft Lauwereins tussendoor met de verrekijker een blauw kustvaardertje ver voor ons bestudeerd, de Lass Moon. We naderen de drempel van Borssele. “Lass Moon, this is CSCL Europe. I'll pass you on starboard.” (“Ik zal u over stuurboord passeren.”) “Ha, Polle!” kraakt het over de radio. “Ja, da's goe. Zeg het maar in het Vlaams, hé!”

Lauwereins grijnst. “Dat is Jean-Pierre. Hij zit op een platluis, zoals we zo'n klein scheepje in ons jargon noemen. Veel van die boten trachten ze tegenwoordig loodsvrijstelling te geven. Maar daarmee ontnem je ervaring aan jonge loodsen.



Een zicht op de straddle-carriers aan de Noordzeeterminal.
Foto Dirk Kerstens

Vroeger konden wij ons op kleine schepen grote fouten veroorloven. Maar op deze grote schepen zijn zelfs kleine fouten uit den boze. Ik ben nog begonnen op bootjes van 45 meter, en dat is een goede leerschool. Wij hebben nu eenmaal een praktisch beroep, grotendeels gebaseerd op ervaring. Door meer en meer vrijstellingen voor dergelijke kleinere schepen te geven, ondergraven ze die logisch opgebouwde ervaring.”

Onze snelheid is inmiddels flink verminderd. Het computerscherm duidt aan dat de ‘drempel’ ons nog amper vier meter kielspeling geeft. “Echt niets te veel. De geringe diepte of de heel steile flanken in de vaargeul kunnen het schip aanzuigen. Zoiets moet je weten. Dat vergt ervaring.”

Even later wordt de ‘Schone Waardin’ aangemeld. Hola, heb ik iets gemist? De waardin is een rood-witte paal die het begin van de rede van Vlissingen aankondigt. Van dan af gaat alles razendsnel. De gele loodsboot van Vlissingen komt in een ruim schuimspoor klappend op de golven aanscheren. De CSCL Europe gaat nu echt dead

slow, te traag, en begint in de stroming zelfs langzaam weg te draaien. Even later komt de zee-loods op de brug. Een handdruk, acht verdiepingen naar beneden, tientallen meters gangen, en dan via een korte touwladder in de op en neer deinende loodsboot. Amper vijf minuten later zitten we al bij de Vlaamse loodswacht in Vlissingen. De CSCL Europe is nog slechts een zwarte vlek aan de einder.

Maar ginder ligt toch het zeemansleven? Heeft een loods daar geen heimwee naar? Paul Lauwereins krijgt pretoogjes: “Heimwee, hoezo? Ik ben toch op het water! Als loods heb je geen papierwerk en ben je je eigen baas. Je hoorde het toch: de loods zegt aan de kapitein wat hij moet doen. Ik doe dit graag.”

Geleidelijke klim door zes categorieën

Om de zowat 100.000 jaarlijkse scheepsbewegingen in de Vlaamse havens te begeleiden, staat een keten van specialisten ter beschikking:



Een sleepboot trekt een werkplatform.
Foto Dirk Kerstens



Eric Poirier: "Er zullen nooit genoeg loodsen zijn"

Foto Dirk Kerstens

scheepsagenten, bootsmannen, dokwerkers, sluispersoneel, vlootpersoneel enzovoort. En, uiteraard, loodsen.

Hoe klein de dienst ook is, binnen het Loodswezen bestaan er dan nog specialisaties: 30 kustloodsen voor de kusthavens, 30 kanaalloodsen op het kanaal Gent-Terneuzen, 153 rivierloodsen voor het traject Antwerpen-Vlissingen, en 120 zeelloodsen voor de passage van Vlissingen naar de open zee. (De Antwerpse dokloodsen van Brabo behoren niet tot het Loodswezen.)

Al die loodsen zijn 'kapitein ter lange omvaart'. "Want loods word je pas met dat universitair diploma op zak én na minstens drie jaar effectieve vaartijd op zee", zegt kapitein Eric Poirier, baas van het Nautisch Departement.

Maar ook dan ben je er nog niet. "Eerst moet je één jaar als stagiair-rivierloods meegaan en minstens 150 reizen meemaken. Nadien klim je geleidelijk op via zes categorieën. In de eerste catego-

rie mag je schepen tot 100 meter lengte begeleiden, nadien 125 meter... en pas na twaalf jaar mag je reuzen van meer dan 300 meter loodsen."

Kortom: tussen het begin van de studie aan de Hogere Zeevaartschool en het moment dat je op de brug van een schip zoals de CSCL Europe mag staan, ben je zeker twintig jaar bezig. Volgens Poirier zullen er nooit genoeg loodsen zijn, alleen al omdat de koopvaardij vandaag wereldwijd 45.000 officieren te weinig heeft. En te weinig koopvaardijofficieren betekent op termijn onvermijdelijk: te weinig loodsen.

Poirier berekent nog snel wat de beloodsing van zo'n zeereus kost: 2.139 euro van Antwerpen tot Vlissingen, en 4.282 euro van Vlissingen tot open zee. Ten minste als er geen boetes (bijvoorbeeld wegens te late aanvraag) of heli's bij komen.

Eddy Bruyninckx: "Antwerpen heeft na 2011 meer ruimte nodig"



Eddy Bruyninckx
Foto Dirk Kerstens

De haven van Antwerpen heeft alle troeven om te blijven groeien en in 2030 zo'n 300 miljoen ton over te slaan. Vandaag is dat 150 miljoen ton. Maar dan moet zij daar op alle fronten voor blijven vechten: de uitdieping van de Schelde, meer ruimte, ontsluitingen én een echt Vlaams havenbeleid. Dat zei Eddy Bruyninckx, gedelegeerd bestuurder van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, op 14 april in een toespraak voor het VKW Antwerpen-Mechelen.

De haven van Antwerpen geeft rechtstreeks en onrechtstreeks werk aan meer dan 120.000 mensen, levert een toegevoegde waarde van 7 miljard euro en is goed voor 6,1% van het Bruto Vlaams Product. "Maar dat alles moet je dan ook verdienen, elke dag", aldus Bruyninckx.

De havenbaas wees er daarbij op dat Antwerpen nog gronden vrij heeft en die kan aanboren. Tegelijk stelde hij dat het Havenbedrijf de linker- én rechter-Schelde-oever als één havengeheel wil bekijken. De gedelegeerd bestuurder verwees daarmee impliciet naar de uitspraken van de kersverse Oost-Vlaamse gouverneur André Denys. Die had kort daarvoor in *Gazet van Antwerpen* een opgemerkt pleidooi gehouden om de Waas-landhaven apart te bekijken, en de lusten en lasten van de haven meer over beide provincies te spreiden.

Hét prioritaire strijdpunt voor Antwerpen is echter de uitdieping van de Schelde waarbij een negen-

tal 'drempels' moet worden weggebaggerd, stipte Bruyninckx aan. Dat kan voor een bedrag van 180 miljoen euro. Het Nederlandse Plan-bureau zelf berekende, aldus de Antwerpse haventopman, dat Nederland één derde van de baten krijgt. Terloops sneerde Bruyninckx dat baggeren voor Antwerpen ontzettend veel goedkoper is dan baggeren voor Zeebrugge, een echte 'zandhaven'. Hij zette zich daarbij nog eens af tegen de 'perceptie' dat de komende natuurcompensaties gebeuren wegens die uitdieping. "Men plaatst ons soms in de beklagdenbank voor dossiers waar we in wezen niets mee te maken hebben."

Dé reden voor die uitdieping is uiteraard de enorme groei van de containerschepen. Op dat vlak zit Antwerpen met zijn Deurganckdok ideaal, omdat het nu meteen havencapaciteit aan die enorme schepen kan aanbieden. Met de huidige groei zitten we door het Deurganckdok "goed tot 2011". "Dat betekent dat we tegen dan nieuwe capaciteit moeten kunnen aanbieden." Met een Saefthinghedok erbij - groter dan het Deurganckdok - zou Antwerpen de groei aankunnen tot 2026.

In die context "blijft de uitdieping tot 13,1 meter die we nu eventueel krijgen, een heel bescheiden stap want Antwerpen blijft ook met die 13,1 meter moeilijk bereikbaar".

➤ De 68 meter hoge, zware koelboxtoren Snöhvit (Sneeuwwitje) wordt aan de kade van **Nova Natie/Michielsen** op een ponton vastge-
 last. Daarna begint dit technologisch visitekaartje van **Fabricom GTI**
 en **Atlas Cargo** aan zijn zeereis naar het noorden van Noorwegen. ➤
 Twee lekkende containers aan kaai 730 op de terreinen van **Hesse-
 Noord-Natie** zorgen voor paniek in de haven. Vier arbeiders hebben
 medische verzorging nodig. ➤ NMBS-dochter **Inter Ferry Boats**
 (IFB), gespecialiseerd in intermodaal vervoer en exploitatie van
 spoorterminals, sluit voor het eerst sinds haar ontstaan in 1999 het
 boekjaar af met een positief bedrijfsresultaat. In 2004 werd een winst
 van 9,164 miljoen euro gehaald. ➤ **Borealis** (Kallo) krijgt de tweede
 nominatie voor zijn aanpak van de veiligheid van onderaannemers op
 het bedrijf. ➤ **BASF** biedt zijn shiftwerkers vanaf 56 jaar een uit-
 stapregeling aan op vrijwillige basis. ➤ De **Total Raffinaderij
 Antwerpen** neemt een moderne benzine-ontzwavelingseenheid in
 dienst. De installatie kost 90 miljoen euro. Het is de grootste eenheid
 in haar soort ter wereld. ➤ Voor alle deelnemers twee vakantieda-
 gen, een gelegenheidstruitje en gratis inschrijving van 50 euro. Zoveel
 heeft de Zwiindrechtse baggergroep **DEME/Dredging International**
 ervoor over om haar personeel warm te maken voor het Ven-
 tourist/Ventousiast-project van Sporta. Zeventig werknemers gaan
 op het aanbod in. ➤ De zowat 600 Antwerpse scheepsherstellers
 (**Flamea**), de vrachtwagenorganisatie **Febetra** met haar 10.000 leden
 en de scheepsbevoorraders (**KBBS**) zetten zich resoluut achter de
 invoering van de ISPS-veiligheidsvoorschriften in de haven. ➤

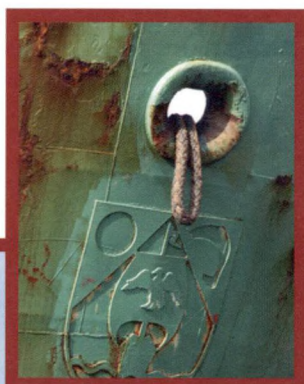
British American Tobacco vindt een koper voor de voormalige Belgafabriek aan de Vaartkaai langs het Albertkanaal in Merksem. ➤ De haven heeft er een sterk **eerste kwartaal** op zitten. Tussen begin januari en eind maart werden 39,240 miljoen ton goederen aan- of afgevoerd. Dat is 4,8% meer dan in dezelfde periode van 2004. Het belangrijkste deel van de aangroei komt andermaal uit het containervervoer. ➤ Scheepvaartgroep **CMB** boekt in het eerste kwartaal een winst van 43,4 miljoen euro. De winst wordt grotendeels gegenereerd door de drogebulkrederij **Bocimar**. ➤ De Thor Enterprise vaart over een obstakel in het **Hansadok** en loopt daarbij een scheur op van ruim 50 meter. Enkele brandstoftanks worden geraakt. ➤ Het **Havenbedrijf** neemt aan kaai 231 (5de Havendok) een negende mobiele kraan in gebruik. De 2 miljoen euro kostende Gottwaldkraan (220 ton) zal vooral worden ingezet aan het 4de en 5de Havendok en de onpare kant van het Albertdok. ➤ De groep **Schenker** sluit zijn kantoren in Rekkem en Zeebrugge. De expeditieactiviteiten van beide locaties worden overgebracht naar Antwerpen en Zaventem. ➤ Ter hoogte van het Zuiderterras meert het Nederlandse fregat **De Zeven Provinciën** af. Het stealth-schip, dat onzichtbaar blijft voor de radar, is bezig met een laatste proefvaart. ➤ **BASF** gaat de komende jaren zo'n 500 miljoen euro investeren. Het gaat vooral om uitbreidingsprojecten en capaciteitsverbeteringen. De Duitse multinational oriënteert zijn Antwerpse vestiging duidelijk in de richting van de schuimstoftechnologie.





MEI







Havenarbeiders betogen voor het Europees parlement in Brussel tegen de havenrichtlijn en vooral tegen de zelfafhandeling door scheepsbemanningen.
Foto Bert Hulselmans

Havenbesturen Europa tegen zelfafhandeling

De Europese Commissie is er medio 2005 nog steeds absoluut op uit toch verder te gaan met een richtlijn die in alle havens zelfafhandeling invoert. ESPO, de vereniging van Europese zeehavenuitbaters/besturen, veroordeelde in Malta uitdrukkelijk zo'n Europese richtlijn.

Twee jaar geleden stonden vooral de West-Europese havens - met Antwerpen op kop - op stellen toen toenmalig Europees commissaris Loyola de Palacio absoluut de havendienstverlening overal wou liberaliseren. Kwaad bloed zette vooral de voorgenomen zelfafhandeling: dat is het recht dat om het even wie, scheepsbemanningen bijvoorbeeld, goederen mag lossen en laden. In ons land is dat werk door de wet-Major voorbehouden aan dokwerkers.

Het Europees Parlement stemde in 2003 een eerste poging van mevrouw de Palacio naar de prullenmand. Waarna ze doodleuk haar ontwerp als 'Port Package II' opnieuw indiende en haar opvolger, de Fransman Jacques Barrot, met de verdere onderhandelingen opzadelde.

Tijdens het tweedaags congres van de European Sea Ports Organisation (ESPO) op Malta kwam Europees directeur Karamitsos toelichting geven. "Wie dacht dat de Port Package dood en begraven is, heeft het verkeerd voor", aldus algemeen directeur Eddy Bruyninckx van het Havenbedrijf op 2 mei in *Gazet van Antwerpen*. "Europa is vastbesloten een richtlijn uit te vaardigen over de maritieme dienstverlening. Europa wil dat ook daar de volledige vrijheid geldt. Het is hun credo dat Europa maar hypercompetitief kan zijn als ook in de havens dezelfde transportpolitiek van vrije dienstverlening van kracht is."

"Vooral bij de havenbesturen van Noord-West Europa klinkt dat erg artificieel. Er is hier reeds volop competitiviteit; wie daarin niet volgt wordt

gewoon uit de markt geprijsd. Daarom is het zo belangrijk dat de ESPO unaniem in een resolutie Europa vraagt de zelfafhandeling eruit te laten. Laat dat over aan het plaatselijk overleg, is ons advies. Wij willen geen nieuwe sociale problemen."

De ESPO groepeerde meer dan 1.000 havens in de EU.

En toch..

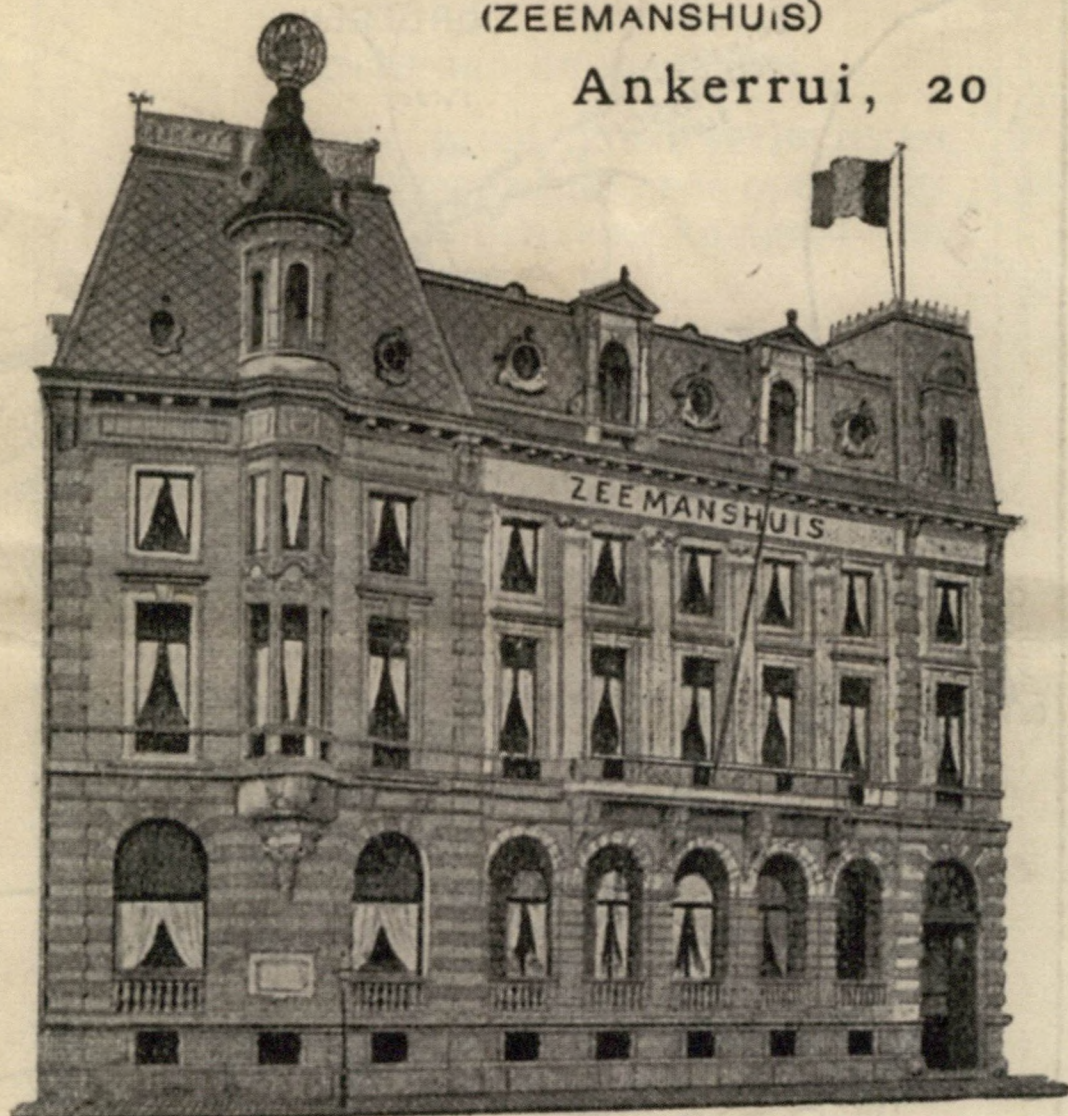
Zowat iedereen - van havenbesturen over terminal operators en reders tot en met uiteraard de vakbonden - kante zich, zij het vanuit uiteenlopende belangen, tegen de 'Port Package II'. De harde commissietekst werd in het najaar door de parlementsleden in het compromisrapport-Jarzembowski dan ook afgezwakt, door er onder meer de zelfafhandeling uit te halen. Bij de eindstemming in de parlementscommissie kwam het eind november echter tot een uiterst verward en tegenstrijdig stemresultaat. Daardoor werd de harde, oorspronkelijke tekst ongewijzigd voorgelegd aan de plenaire vergadering, midden januari 2006 in Straatsburg. Maar dat is voor het jaarboek 2006...

TELEF. : 323.70

PORT OF ANTWERP INTERNATIONAL ROYAL SAILORS HOME

(ZEEMANSHUIS)

Ankerrui, 20



PATRONIZED BY H.M. THE KING OF BELGIUM
PROTECTED BY MOST OF THE CONSULS, MERCHANTS,
SHIPBROKERS, ETC.

— ESTABLISHED IN 1891 —

Dir. A. J. KERREMANS

Jubileum zonder jubel

**Zeemanshuis viert 50-jarig bestaan met
gemengde gevoelens**

Klusjesman Jef Vandergucht (58) is al vijftwintig jaar lang stipt om 7u bij het Internationaal Zeemanshuis aan de Falconruï. Om 7.05u gaat hij de kranten kopen, om 7.10u controleert hij de wa-termeters in de kelder en als hij alle collega's een hand heeft gegeven - "dat was hier de gewoonte" - gaat hij om 7.30u aan het werk. "Iedere dag wordt er hier over de sloop gesproken", vertelt hij. "En of ik nu wil of niet, zelf moet ik er ook geregeld aan denken."

In 2009 wordt het pand gesloopt. En al komt er een maritiem hotel voor in de plaats, niets zal meer hetzelfde zijn.

27 mei 2005. Vandaag heeft Jef weer een hele lijst reparaties uit te voeren. Kranen die kapot zijn, prullenbakken die uit elkaar vallen. "Je kunt het zo gek niet bedenken of het gaat kapot", zegt hij resoluut. Niet voor niets heeft Jef in de kelder een atelier om alle reparaties uit te voeren. En hij heeft al het gereedschap om gewapend met 'stoempers', hogedrukspuiten en schroevendraaiers leidingen te kunnen ontstoppen. "Vroeger was de tweede verdieping gereserveerd voor de Russen, die al eens kip opwarmden in de gootsteen", vertelt hij lachend. "Dus die buizen verstopten geregeld. En een onderbroek in de leiding hebben we ook al meegemaakt. De boekhouder heeft nog geholpen om die eruit te halen." Om maar te zeggen dat rangen en standen in het Zeemanshuis eigenlijk niet bestaan. Met de broomramp stond directeur Louis Van den Abbeele (58) gewoon zelf soep te bedelen aan de geëvacueerde bewoners uit Ekeren, terwijl de rest van de directie meehielp om in recordtempo 3.000 broodjes te smeren. "We zijn een ploeg", benadrukt de directeur, die zich iedere dag vanuit zijn dienstwoning op de eerste ver-



Directeur Louis Van den Abbeele.
Foto Dirk Kerstens



Onderhoudsman Jef Vandergucht.
Foto Thomas Legrève

dieping via de noodtrap naar zijn werk laat zakken. “En daarom is het zo erg dat het Zeemanshuis verdwijnt. Antwerpen zal geen nacht zonder Zeemanshuis zitten, zegt schepen van Sociale Zaken Tuur Van Wallendael (sp.a), die ook voorzitter is van de vzw Zeemanshuis. Maar iedereen vreest dat de privé-onderneming die in het maritiem

hotel investeert ons niet kan gebruiken.” Wat in het geval van Louis Van den Abbeele niet alleen consequenties heeft voor zijn job, maar ook voor zijn huis. “Je bent de eerste die daarnaar vraagt”, zegt hij met een ongemakkelijk lachje. “Niemand heeft me verteld waar ik naartoe moet.”

“Mijn tweede huis wordt afgebroken”

In het restaurant zitten Roger Docquier (54) en Tonnie Bonin (70) rustig iets te drinken. Voor Roger is het Zeemanshuis zijn tweede thuis, in afwachting van zijn volgende vaart. Al duurt dat wachten inmiddels al een maand of vijf. Maar daarover praat hij liever niet. “Het voelt een beetje alsof mijn huis wordt afgebroken”, zegt Roger over de sloop, die nu gepland staat voor 2009. “En zo voelt het voor alle zeemannen.” Gepensioneerd scheepskok Tonnie is vooral kwaad. “Kijk eens hoeveel in het Zeemanshuis is geïnvesteerd, waarom moet het hier dicht? Het draait hier goed.” Dat kan Guy Coomans, die verantwoordelijk is voor de exploitatie, alleen maar beamen. De bezettingsgraad is nog nooit zo hoog geweest, er worden



Zeeman Roger Docquier (rechts) en gepensioneerd scheepskok Tonnie Bonin.
Foto Thomas Legrève



Schoonmaakster Marina Tas.
Foto Thomas Legrève

meer vergaderruimtes verhuurd, het aantal zeelieden dat komt overnachten stijgt en bovendien is er de afgelopen vijftien jaar voor 3,7 miljoen euro geïnvesteerd. “Met een nieuw Zeemanshuis zouden we geen probleem hebben”, benadrukt Guy Coomans (47), “maar we waren er altijd van uitgegaan dat we de zaak zelf verder zouden zetten. Gaat het commerciële maritieme hotel in de plannen van het Rotterdams ontwerp bureau ‘Rapp+Rapp’ de post van de zeelieden nog bijhouden? Gaan die een sportdag of een barbecue organiseren? Juist die sociale functie mag de schepen van Sociale Zaken toch niet laten verdwijnen.”

Anders dan in een gewoon hotel zijn de klanten van het Zeemanshuis méér dan een bron van inkomsten. Poetsvrouw Marina Tas (46) maakt vaak tijd voor een praatje met de zeemannen, die veel

gemakkelijker een gesprek beginnen dan de toeristen die in het Zeemanshuis verblijven. “En als ik het land waar ze vandaan komen niet ken, wijzen ze het me gewoon aan op de kaart”, lacht ze. De vaste klanten kent ze allemaal. Rogerke - kamer 419, Bob - kamer 413, Notario - kamer 408 of Alvare - kamer 219. En de mannen weten dat ze ‘het’ bij Marina niet moeten proberen. “Ik was in 1986 de eerste vrouw die op de gang mocht werken. Daarvoor waren het alleen maar stewards. Dus heb ik wel moeten laten zien dat ik mijn mannetje sta”, lacht ze en ze rijdt met haar poetskar naar de volgende kamer.

Lang zal Marina zaterdag 28 mei niet op het feestje kunnen blijven. Op zondagochtend moet ze vroeg ‘haar’ tweede verdieping weer schoon-



Buurtbewoners doen een dansje in het jarige Zeemanshuis.
Foto Wim HENDRIX

maken. Guy Coomans zal langer aanwezig zijn. Roger en Tonnie wagen misschien ook een dansje en ook Jef zal niet ontbreken op zijn 'feestje in mineur'. Ze zullen hun best doen om het jubileum zo feestelijk mogelijk te vieren. Maar gemakkelijk

is dat niet. Ook niet voor de directeur. "Ik voel me net de kapelmeester van de Titanic. Die moest ook spelen totdat het schip zonk."



Ondertussen hangt buiten een spandoek met een stil protest.
Foto Wim HENDRIX

→ Met een bod van 40% boven de meest recente beursnotering - 2,3 miljard euro cash - gaat de raad van bestuur van de Nederlandse containerrederij **P&O Nedlloyd** akkoord met een overname door de grootste rederijgroep ter wereld, het Deense **Maersk**.

→ **Jacobs België** ondertekent een contract met **Ineos Phenol** voor de uitbreiding van de fenolfabriek in Antwerpen. Na de uitbreiding zal de installatie de grootste fenolfabriek ter wereld zijn. →

Dredging International en het zusterbedrijf **Tideway** slepen een 50 miljoen euro-contract binnen om in de zomer te beginnen met de aanleg van een onderzeese hoogspanningskabel van Noorwegen naar Nederland. Die 576 kilometer lange kabel zal milieuvriendelijke stroom uit de Noorse waterkrachtcentrales leveren. →

De operatie-FAKE is een gezamenlijke actie van **Europese douane- en antifraudediensten** en is gericht tegen Chinese namaakartikelen.

Bij deze operatie worden in Antwerpen 8,7 miljoen valse Marlboro-sigaretten uit China onderschept. →

De olietanker **Phoenix Beta** en de Liberiaanse gastanker **Isargas** botsen frontaal op de Schelde in dichte mist ter hoogte van boei 74 bij Saeftinghe. Niemand raakt gewond. Ondanks de ernstige schade is er ook geen milieuvervuiling. →

Na een verblijf van bijna zes jaar in de Ahlers-building aan de Antwerpse Noorderlaan, wordt de hoofdzetel van de **Unie van Reddings- en Sleepdiensten** (URS) overgebracht naar een nieuwbouw op de hoek van de Antwerpse Italië- en Ellermanstraat. →

Bij hoge groei - bijna verdubbeling van trafiek - zal de werkgelegenheid in de haven van Antwerpen naar 2030 toenemen met 33.000 arbeidsplaatsen tot in totaal 160.000. Dat staat in het eindrapport Economische Ontwikkelingsstudie voor de Haven. → Twee van de

vier familiale vennoten van de toonaangevende Antwerpse woud-productgroep **Westerlund** verkopen hun aandelen aan de Vlaamse investeringsmaatschappij GIMV. Door een kapitaalverhoging behoudt de familie een ruime meerderheid. ➤ In aanwezigheid van staatssecretaris Hervé Jamar en de top van Douane en Accijnzen wordt de scaninstallatie van de **douane** in gebruik genomen. Het gaat om een 30 meter lange volautomatische 'scanbaan' waarmee jaarlijks 1% van het containervolume kan worden gecontroleerd. ➤ Een groep laag opgeleide werklozen wordt door de **vzw Werkvorm** klaargestoomd voor een loopbaan als containerhersteller. Na een cursus van acht weken zijn de deelnemers klaar om aan de slag te gaan. De vraag naar containerherstellers is groot. ➤ **Lanxess Rubber Zwijndrecht** gaat dit jaar bijna 20 miljoen euro investeren in milieuvriendelijker én productieverhogende installaties. Bij zusterbedrijf Lanxess NV (Antwerpen, Kallo en Lillo) wordt met een meer bescheiden investering van 2,9 miljoen euro de capaciteit eveneens aanzienlijk verhoogd. ➤ De Europese Investeringsbank (EIB) gaat een lening verschaffen van 700 miljoen euro voor de uitvoering van het **Masterplan Antwerpen**. Dat plan voorziet onder meer in de aanleg van de Oosterweelverbinding en de brug-tunnelverbinding tussen de Antwerpse linker- en rechteroever. ➤ **Havengroep Westerlund** koopt de firma's Cimep, Mondia Forest Products en Paptrans in Rouen over van de Parijse groep SPPP-CFPP. Cimep en Mondia Forest Products zijn gespecialiseerd in de stockage en het vervoer van papier en pulp. Paptrans is actief in logistiek.





JUNI





De 'ijzeren' brief van Vande Lanotte



*Twee dwarsliggers blokkeren in Roermond de IJzeren Rijn. De foto werd genomen richting station Roermond.
Foto Thomas Barthels*

België wil “op korte termijn” tot een besluitvorming komen inzake de IJzeren Rijn zodat “een beperkt aantal treinen per dag met beperkte snelheid over het historische tracé kan beginnen te rijden”. Dat schreef federaal minister Johan Vande Lanotte op 9 juni in een beknopte maar kordate brief aan zijn Nederlandse collega van Verkeer en Waterstaat, Karla Peijs.

Vande Lanotte deelde dat in de plenaire vergadering van de Kamer mee tijdens het traditionele vragen uur. Hij werd er ondervraagd door VB-Kamerlid Luc Sevenhans en zijn CD&V-collega Nahima Lanjri die een reactie wilden na recente brandverklaringen van Peijs.

De bewindsvrouw reageerde in de Nederlandse Tweede Kamer zuur op een uitspraak van het

Arbitragehof inzake de IJzeren Rijn. Terwijl de Kamerleden het hadden over ‘onaangenaam getroffen’ en ‘uiterst onrechtvaardig’, stelde Peijs dat de uitspraak haar was ‘tegegevallen’. Tegelijk had ze het openlijk over een ‘sint-juttemisplan’ om de reactivering te vertragen. Van een heropening kan volgens Peijs ook geen sprake zijn zolang de Belgen niet zwart op wit bedragen op tafel leggen.

Vande Lanotte liet zich in zijn antwoord niet verleiden tot een uitval tegen Nederland. Koeltjes onderstreepte hij dat er twee luiken zitten aan de uitspraak: een aspect op korte termijn en een op lange termijn.

Op korte termijn stelt het Arbitragehof dat de IJzeren Rijn door Nederland zo snel mogelijk in

zijn oorspronkelijke staat moet worden hersteld. "Voor zover dat materieel mogelijk is" - en de minister liet letterlijk in het midden of dat nu enkele maanden, 1 jaar of 2 jaar zou zijn - moet er "op korte termijn een tijdelijke, beperkte heringebruikneming komen van het historische tracé".

Tijdelijk betekent in dit geval maximaal vijf jaar, beperkt komt neer op maximaal tien treinen per dag. Daartoe moeten Nederland en België rond de tafel gaan zitten, aldus Vande Lanotte toen. België reserveert in zijn spoorwegbegroting 2006 alvast 13 tot 14 miljoen euro specifiek voor zijn gedeelte van de IJzeren Rijn.

Op langere termijn moeten de aangepaste tracés worden bekeken in samenhang met de uitbreiding van de spoorinfrastructuur rond Antwerpen en de beschikbare middelen.

Opknopbeurt opgeschort

In augustus kwam er goed nieuws uit Nederland. Karla Peijs liet weten dat ze de bezwaren van de Nederlandse gemeenten Weert en Cranendonck tegen de reactivering van het baanvak Budel-Weert, een onderdeel van de IJzeren Rijn, terzijde had geschoven. Na de aankondiging van de Belgische privé-spooroperator Dillen & Le Jeune Cargo (DLC) dat hij op termijn twintig goederentreinen per week via het Nederlandse baanvak Budel-Weert wil laten rijden, waren Weert en Cranendonck op de barricaden gekropen. Beide gemeenten vinden dat de DLC-treinen (het gaat om nog geen drie treinen per dag!) voor meer geluidsoverlast in de regio zullen zorgen. Bovendien menen ze dat als ProRail, de beheerder van het Nederlandse spoorwegnet, aan DLC toestemming geeft om gebruik te maken van dit baanvak, op een sluipende manier een deel van de IJzeren Rijn gereactiveerd wordt.

Op vragen van de Tweede Kamer antwoordde Peijs dat ProRail aan DLC, als aan bepaalde technische voorwaarden wordt voldaan, gerust toestemming kan geven om tussen Budel en Weert goederentreinen te laten rijden.

Begin september zou ProRail met het opknappen van de zeven kilometer lange spoorlijn tussen Budel en Weert beginnen. Maar het liep anders.

De Milieufederatie Limburg en vakantiepark Weerterbergen stapten naar de rechter om die opknopbeurt te verhinderen. Volgens de klagers zou ProRail niet over de vereiste vergunningen beschikken. ProRail schortte daarop de opknopbeurt op.

Protest gemeenten

Op dinsdag 25 oktober lieten de burgemeesters van de Brabantse en Limburgse gemeenten Cranendonck, Weert, Heythuizen en Haalen en de Belgisch-Limburgse gemeenten Overpelt (VLD-burgemeester Karel Pinxten), Neerpelt (CD&V'er Raf Drieskens) en Hamont-Achel (CD&V'er Henri Meeuwissen) van zich horen.

Bij minister Peijs werd een keiharde eis op tafel gelegd. De IJzeren Rijn moet in de protesterende gemeenten worden omgelegd. De burgemeesters vinden het onaanvaardbaar dat er straks elke nacht goederentreinen dwars door woonwijken denderen.

Het internationale Hof van Arbitrage bepaalde in mei dat België het oude spoor van de Antwerpse haven naar het Ruhrgebied weer in gebruik mag nemen.

In een gezamenlijke verklaring laten de zeven gemeenten wél weten niet tegen de IJzeren Rijn te zijn, mits de woonwijken worden ontzien. Nederland mag van het Arbitragehof de lijn omleggen en tunnels bouwen, maar moet die ingrepen zelf betalen. Het Nederlandse kabinet heeft tot nog toe alleen een omlegging toegezegd bij de kern van Roermond en het nabijgelegen natuurgebied De Meinweg.

Peijs zei in een reactie de alternatieven die de gemeenten hebben aangedragen, te zullen bekijken. Harde toezeggingen deed ze niet.

De kosten van de reactivering van de IJzeren Rijn worden geraamd op 500 miljoen euro. Nederland en België moeten die kosten delen.

Wassende haven

**Cijfers eerste semester:
januari tot en met juni 2005**

Totaal goederenvervoer per binnenschip (in ton)
42.943.386 (2004: 40.216.150)

Maritiem containerverkeer (in TEU)
Aanvoer: 1.150.562 (2004: 1.082.610)
Beladen + leeg: 1.540.962 (2004: 1.503.547)

Goederenverkeer ter zee (in ton)
Stukgoed: 47.857.540 (2004: 45.273.581)
Bulk: 31.588.067 (2004: 30.346.476)
Totaal: 79.445.607 (2004: 75.620.057)

(bron: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

➤ De Zwitsers-Italiaanse rederij **Mediterranean Shipping Company** (MSC) neemt haar nieuwe terminal in het Delwaidedok in gebruik. MSC en PSA investeren tegen eind 2006 circa 250 miljoen euro in de modernisering van hun containerterminal. ➤ De NMBS verkoopt haar aandeel van 33,3% in de Noordzeeterminal aan de **Port of Singapore Authority** (PSA). ➤ **Degussa Antwerpen** heeft in het boekjaar 2004-2005 een omzet gerealiseerd van 304 miljoen euro. Dat is 11% minder dan het jaar ervoor. De winst na belastingen kan dan wel verbeterd worden tot 22 miljoen euro. ➤ Tijdens de eerste vier maanden van het jaar worden in West-Europa 182.876 Astra's verkocht. De Astra wordt ook gebouwd bij **Opel Belgium** in Antwerpen. ➤ De Belgische schrootverwerker **Belgian Scrap Terminal** (BST) uit Kallo investeert in het Waalse Engis, nabij Luik, 10 miljoen euro in een nieuwe verwerkingsinstallatie voor autowrakken. ➤ De Antwerpse bestendige deputatie schorst de milieuvergunning van de raffinaderij **Petroplus Refining**. Petroplus gaat in beroep. ➤ De Franse rederij **CMA CGM** verwerft in het Deurganckdok 10% in de oostelijke concessie van P&O Ports. ➤ Het afvalverwerkings- en -recyclagebedrijf **Sita** investeert 5,5 miljoen euro in de bouw van een nieuw afvalsorteercentrum aan de Luithagen in de Antwerpse haven. De dochter van het Franse Suez brengt haar afvalactiviteiten voor de Antwerpse haven samen onder de noemer **Econatie**. ➤ Het **Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen** contacteert 14 aannemersgroepen voor de renovatie van de zwaar verwaarloosde haven van Matadi. Het havenbestuur voerde een uitgebreide studie uit over de herontwikkeling van de Congolese haven en engageerde zich om het project op te volgen. ➤ Het chemische tankopslagbedrijf **Antwerp Distribution and Product Operations** (ADPO)

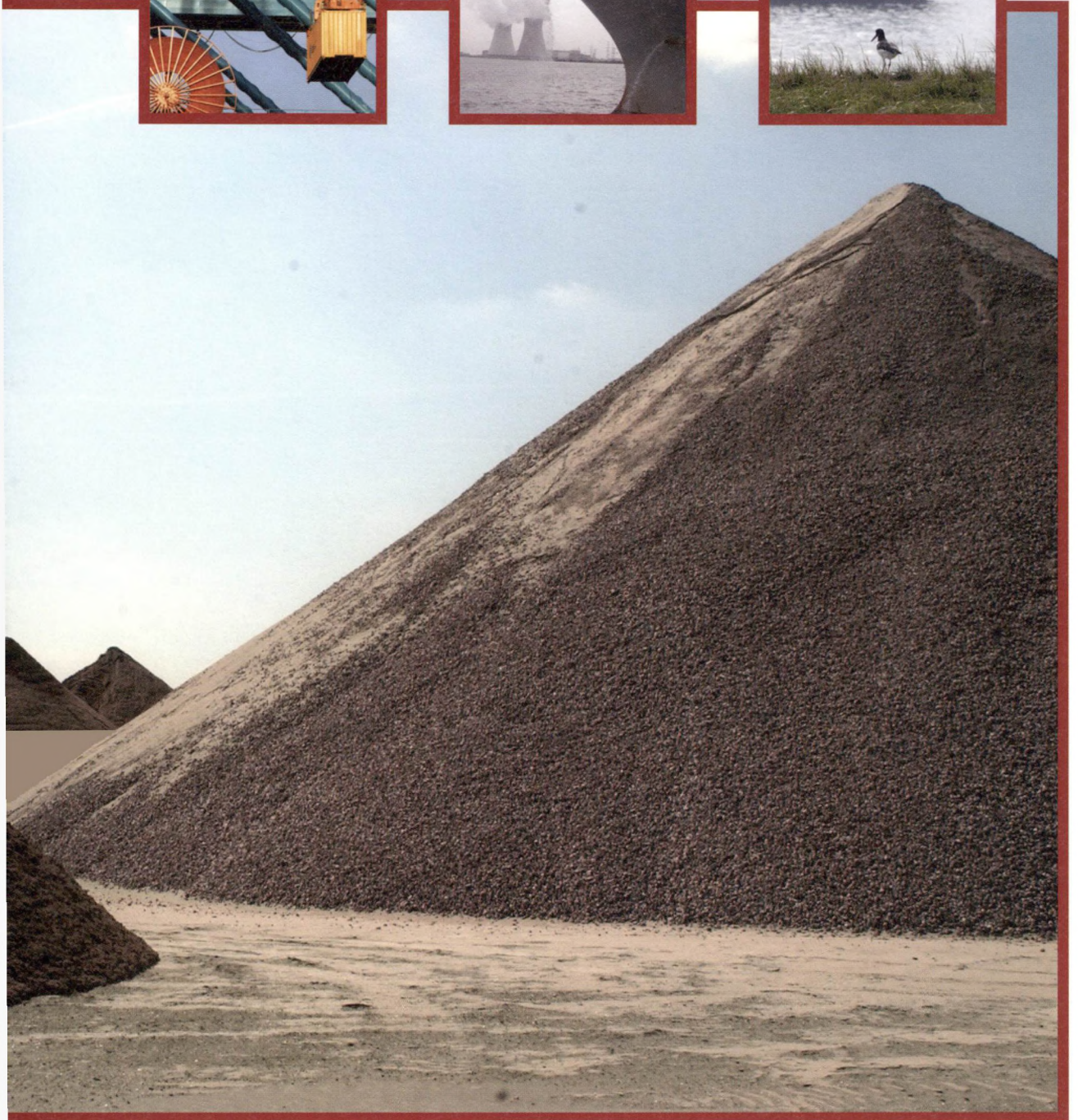
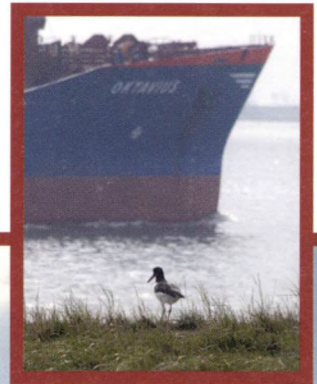
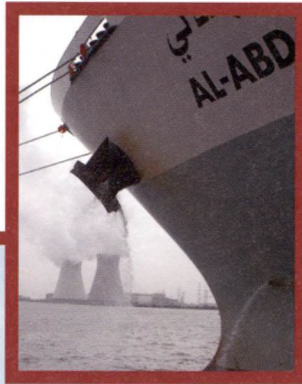
investeert 5 miljoen euro in een nieuw chemiemagazijn op de Antwerpse Linkeroever. Er zijn ook plannen om de tankopslagcapaciteit op te voeren. ➤ Het kraanbedrijf van het **Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen** is opnieuw winstgevend. In 2004 voerde het met zijn kranen 4.100 taken uit, goed voor een omzet van 5,2 miljoen euro. ➤ De **Finse Zeemanskerk** aan de Italiëlei viert haar 100-jarig bestaan. ➤ In Antwerpen wordt begonnen met de uitbouw van een **sociale scheepswerf**. Op die werf zullen langdurig werklozen maritiem erfgoed opknappen. ➤ De Antwerpse reder Alexander Saverys laat een schip van zijn jonge rederij **Delphis** Antwerpen aanlopen. De Conceiver wordt ingeschakeld in de omloop Rotterdam, Antwerpen en Bilbao en zal elke donderdag aanlopen op de **P&O-terminal** aan het Delwaidedok. ➤ Anderhalf jaar nadat het Vlaams Parlement het beroep van bootzman definitief heeft erkend, reikt Vlaams minister **Kathleen Van Brempt** de eerste bootzmanbrevetten uit. Volgens de overgangsregeling krijgen alle 200 bootsmannen van de **cvba Brabo** dit document. Bootsmannen zijn de havenarbeiders die als enigen schepen mogen/kunnen vastmeren en losgooien. ➤ De **NMBS** neemt de laatste van de 170 rangeerlocomotieven van Siemens in gebruik. De helft van de machines wordt ingezet in de Antwerpse haven. ➤ Bij **Degussa** wordt dertien dagen lang gestaakt zonder dat een resultaat wordt behaald. Verscheidene werknemers van de aërosilfabriek hadden het werk neergelegd omdat ze niet akkoord gingen met de overplaatsing van twaalf collega's. ➤ Ook bij **Total Raffinaderij Antwerpen** breekt een spontane staking uit. De werknemers nemen het niet dat ze permanent op minimumbezetting moeten draaien en er dan nog eens de druk van een shutdown bovenop komt.





JULI





"Indrukwekkend, gigantisch, reusachtig..."

D-Dag voor Deurganckdok

"Een historische dag", "gigantische extra capaciteit", "indrukwekkend", "onvergelijkbare competitiepositie", "een reusachtig werkstuk"... De superlatieven waren woensdagmiddag 6 juli niet uit de lucht in de ministeriële toespraken, alvorens Albert II met een druk op de knop, even voor 12 uur, een honderden meter breed vuurwerk deed ontbranden. Daarmee opende de koning symbolisch het Deurganckdok, het grootste getijdendok ter wereld.

Zowel Vlaams minister-president Yves Leterme als minister Kris Peeters en havenschepen Leo Delwaide noemden de ingebruikneming van het Deurganckdok een enorme troef voor Vlaanderen. "Dit levert Antwerpen een onvergelijkbare competitiepositie op voor de komende tien jaar", aldus Delwaide. Hij kondigde terloops ook "een nieuwe structuur voor onze haven" aan. Concreet krijgt het Waasland meer inspraak.

Voogdijminister Kris Peeters herinnerde aan het prijskaartje - 634 miljoen euro - en ging uitgebreid in op de maatregelen die nodig zijn om de aan- en afvoer te garanderen via de landzijde. Zo onder meer de snelle modernisering van het Albertkanaal, waarvoor al gronden worden aangekocht.

Op zijn beurt noemde Leterme het nieuwe dok "met recht en reden een Vlaams dok" én "een eersteklas visitekaartje afgeleverd door ondernemingen van bij ons". Tegelijk waarschuwde de minister-president. Vlaanderen stelt zich garant voor de baggerwerken, maar andere grote werken moeten onder een vorm van publiek-private samenwerking worden gefinancierd. Hoe dan ook, aldus Leterme, "staat het vast dat een Saeftinghe-dok alternatief gefinancierd moet worden".

Midden september begon dan het échte werk in het Deurganckdok. Op de concessie van P&O, de zogenaamde Antwerp Gateway, meerde de OOCL New York aan. Het ging om een schip van 5.560 TEU, dat ingezet wordt op de lijn tussen Europa en het Verre Oosten. Het loste er zowat 800 containers en vertrok met bijna 1.020 andere aan boord.

Sindsdien werd er hard gewerkt aan de verdere uitbouw van het Wase getijdendok. De baggerschepen Rubens van Dredging (DEME) en Vesalius van Denul zorgden voor de afwerking van de 'tweede fase', zodat er van het zowat 2.500 meter lange dok (2.450 aan de P&O-kant, 2.750 aan de PSA-kant) zowat 1.500 meter volledig toegankelijk is. Daar ligt de '2de waterkeringsdijk'. De resterende 1.100 meter (derde fase) blijft voorlopig een enorme zandberg tussen de volledig afgewerkte kaaimuren. Goed voor een volume van 12 miljoen m³.

Af in 2008

Volgens de oorspronkelijke plannen zou het dok over zijn volle lengte in 2007 afgewerkt zijn, op voorwaarde dat het baggeren gewoon zou doorgaan. De administratie besliste daar anders over. Medio 2005 al stelde ingenieur Freddy Aerts, hoofd van de afdeling Maritieme Toegang (Administratie Waterwegen en Zeewezen), dat het wellicht financieel meer verantwoord zou zijn om slechts 'in functie van de economische ontwikkelingen' verder te baggeren.

Die optie werd dan ook gevolgd. De baggerschepen werden teruggetrokken. "We gaan de zaken ordelijk aanpakken", aldus directeur Aerts. "Eerst moet nog heel wat droge grond uit die derde fase naar Steendorp afgevoerd worden. Daarvoor moeten we nog een tijdelijke steiger bouwen. Tegelijk moet ook de dam in het Doeldok geleidelijk worden opgebouwd en gestabiliseerd. Dan kunnen we ook rustig de pijpleidingen verleggen. Het lijkt me dus logisch dat het ergens eind 2006, zelfs begin 2007 zal zijn vóór we de derde fase hervatten."

Volgens directeur Aerts zullen die baggerwerkzaamheden zowat een jaar duren. Dus wordt het begin 2008 voor het dok écht af zal zijn.

De concessiehouders P&O Ports en PSA Hesse-Noord Natie staan trouwens zelf niet echt te springen om het dok meteen op zijn volle lengte te gebruiken.



Omringd door minister Fientje Moerman en minister-president Yves Leterme en havenschepen Leo Delwaide drukt koning Albert II op de knop waarmee het Deurganckdok officieel wordt geopend.
Foto Jan Van der Perre

Van polder tot dok in 15 beelden

De aanleg van het Deurganckdok had niet alleen kranen en bulldozers, maar ook veel voeten in d'aarde. De wordingsgeschiedenis van het grootste getijdendok ter wereld is er een van technische hoogstandjes, maar evenzeer van protest tegen de oprukkende haveninfrastructuur. Over dat spanningsveld tussen economie en ecologie is ook in 2005 heel wat inkt gevloeid. Hier laten we voor één keer de beelden spreken. Een stuk havengeschiedenis door de ogen van de fotografen van *Gazet van Antwerpen*.



4 augustus 1999. Op deze plaats zal het Deurganckdok worden aangelegd.
Foto Stefaan Van Hul

5 oktober 2000.
Archeologen vinden aan een kaaimuur een goed
bewaard koggeschip uit de Middeleeuwen.
Foto Stefaan Van Hul



15 december 2000.
Draineringspompen zuigen het water uit de bodem.
Foto Stefaan Van Hul



15 december 2000.
De site wordt stilaan één grote bouwwerf.





22 juni 2002. Havenschepen Leo Delwaide overschouwt het deels uitgegraven dok. De werken zouden meer dan een jaar stilliggen na een vonnis, volgend op een klacht van actiegroep Doel 2020.



6 oktober 2002. Doel 2020 protesteert tegen de heropstart. De Vlaamse regering maakte via een nooddecreet de weg vrij en leverde in totaal 8 bouwvergunningen af. Foto Bob Van Mol



4 december 2003. De eerste fase wordt officieel opgeleverd in aanwezigheid van prins Filip, toenmalig minister-president Bart Somers, gouverneur Camille Paulus en havenschepen Leo Delwaide. Foto Arlette Stubbe



17 juni 2004. De contouren van het Deurganckdok worden zichtbaar. Foto Arlette Stubbe



17 juni 2004. Een zicht op de huizenhoge kaaimuur aan de zijde Hesse-Noord Natie. Foto Arlette Stubbe



7 oktober 2004. De kaai aan P&O-zijde wordt afgewerkt. Foto Stefaan Van Hul



8 november 2004. Het dok wordt verbonden met de Schelde. Ingenieurs, bouwvakkers en ambtenaren kijken toe hoe kranen de laatste stukjes dijk weggraven. Foto Bert Hulselmans



21 december 2004. Stukje bij beetje wordt het dok uitgebaggerd en wijkt de poldergrond voor water. Foto Frederik Weekx



31 maart 2005. De eerste kraan wordt geleverd op de P&O-kade. Foto Arlette Stubbe



15 september 2005. De tweede fase van de baggerwerken is bijna ten einde. Zowat drie kilometer kade wacht op trafiek. Foto Stefaan Van Hul



5 juli 2005. De URS-sleepboot Union Diamond en de Union 8 slepen de 280 meter lange Cosco Tianjin achterwaarts het dok in. De containerreus zal (zij het dan leeg) de openingsplechtigheid van 6 juli nog meer pracht en praal verlenen. Foto Jan Van der Perre

→ **Katoen Natie** start met de bouw van een logistiek park voor kunststof en chemie op de Hezemeer in Eindhout (Laakdal). Op termijn kunnen er 50 mensen aan de slag. → Er geldt een nieuwe procedure **lokaal vervoer** in de douanezone van de haven van Antwerpen. Zo is het niet langer de vervoerder die een vergunning moet aanvragen, maar de aangever (douane-expediteur). → De chemiegroepen **Degussa** en **BASF** sluiten een samenwerkingsovereenkomst voor de wereldwijde verkoop en technische service van triëthyleendiamine (TEDA). Een belangrijk gedeelte van de productie van TEDA gebeurt in een nieuwe installatie van BASF-Antwerpen. → **Total** investeert de komende jaren in biobrandstoffen. In de Antwerpse raffinaderij wordt de capaciteit voor ETBE,

een basisgrondstof voor biobenzine, tegen 2007 uitgebreid van 100.000 ton op jaarbasis naar zowat 180.000 ton. ➤ **SKB**, het laatste scheepsbouwbedrijf in de haven, riskeert zijn activiteiten te moeten stopzetten wanneer het Lange-Wapperviaduct er eenmaal komt. Door de beperkte doorvaarhoogte van 14,35 meter onder het viaduct zal het bedrijf geen hoge schepen meer kunnen afmeren of bouwen in de droogdokken in het Kattendijkdok. ➤ Vrachtwagens kunnen vanaf 2011 in Antwerpen niet langer onder de Schelde via de **Kennedytunnel**. Ze zullen alleen de keuze hebben tussen de Liefkenshoektunnel en de Oosterweelverbinding waar telkens tol zal moeten worden betaald. De Vlaamse regering bereikte daarover een akkoord.





AUGUSTUS





'Den basseng' zoekt volk



Afgevaardigd bestuurder Paul Valkeniers (links) en opleidingscoördinator Rudy Bellekens.
Foto Frederik Weekx

Zomercursus moet tekort aan dokwerkers opvangen

Voor het eerst sinds zijn oprichting in 1980 moet het Antwerpse Opleidingscentrum voor Havenarbeiders (OCHA) - in het havenjargon 't scholeke - zomercursussen organiseren. Na de jarenlange aanwervingsstop én zelfs afbouw in de jaren negentig, zit de Antwerpse haven nu verlegen om alle soorten dokwerkers. De komende

weken bekijken havenwerkgevers en -bonden of in 2006 het reeds sterk verhoogde quotum van 600 aanwervingen/opleidingen gehandhaafd blijft.

OCHA verhuisde in 2004 naar het gloednieuwe gebouw en bijbehorende oefenterreinen aan de

Antwerpse Zomerweg, tussen het Churchill- en Zesde Havendok. Normaliter valt in dit opleidingscentrum tijdens de zomervakantie bijna alle activiteit stil. Op de zonovergoten terreinen dreunden in augustus straddle carriers (portaalhefwagens) en reachstackers (containerstapelaars) rond, terwijl in de lokalen les werd gegeven op de gesofisticeerde simulators voor containerkranen en portaalhefwagens. Vanaf september kwam er een simulator voor mobiele Gottwaldkranen bij.

“De zomeractiviteit heeft alles te maken met de toegenomen behoeften”, zeggen afgevaardigd bestuurder Paul Valkeniers van de patroonskoepel CEPA en opleidingscoördinator Rudy Bellekens.

Het centrum wordt paritair beheerd door werkgevers (CEPA) én bonden en slorpste in 2005 zo’n 6 miljoen euro op, gefinancierd door de werkgevers.

Valkeniers: “In de jaren negentig werd er afgebouwd, met slechts hier en daar zeer beperkte aanvullingen. Sinds 2000 zijn we opnieuw beginnen aan te werven. Vorig jaar zowat 200, dit jaar 600 mensen. Daarnaast leiden we ongeveer evenveel reeds gevormde havenarbeiders op in specialisaties zoals liftvorkchauffeur, portaalhefwagenchauffeur, kuiper, markeerder, enz. In 2006 zullen het er evenveel zijn. Daarover beslist het paritair beheer binnenkort.”

De behoeften worden voortdurend bijgestuurd.



Dokwerker Mike De Ryck leert met een 65 ton zware reachstacker containers stapelen.
Foto Frederik Weekx

Zo was er de voorbije maanden een extra vraag naar 'dek- of gatmannen', de dokwerkers die met handsignalen de kraanman boven en de dokwerkers in het ruim aanwijzingen geven. Momenteel telt het totale Antwerpse 'contingent' 8.300 havenarbeiders en meer dan 20 nationaliteiten. Een honderdtal onder hen zijn vrouwen.

"Den dolly reed de kutzak in de prak"

Wie de opleiding 'algemeen werk' begint, krijgt nog geen peperdure containerkraan in handen. In een hangar toont Rudy Bellekens een soort martelhoekje met zware kettingen en haken, 'den bak'. Daar begint de praktijkles.

De drie weken durende opleiding tot 'dokwerker algemeen werk' heeft het vooral over veiligheid, maar ook over rechten en plichten. "60% theorie, 40% praktijk", onderstreept Bellekens. "Echt praktisch, zoals sleuren met zakken van 50 kg of lasten van 200 kg afpikken. En natuurlijk moet je ook het jargon onder de knie krijgen."

Prompt geeft Bellekens enkele voorbeelden met simultaanvertaling.

"Met geweren (=haken) pak je de drums (=vaten) vast die bollens (=met de zijkant naar boven) zijn gelegd op de schits (=een groot pallet)." En ook: "Die kerel reed met den dolly (=stel wielen) de kutzak (=stootblok op einde spoor, van het Franse cul-de-sac) in de prak."

Op het terrein volgt monitor Jan Vyncke (Ekeren) met argusogen hoe zijn leerling Mike De Ryck (Beveren) met een 65 ton zware reachstacker rond-host. Het kolossale gevaarte kan containers van 42 ton tot vijf containers hoog stapelen. "Soms hebben ze een halve dag nodig om de knoppen te kennen. Het belangrijkste is met de joystick om te gaan en het kantelgevaar in te schatten."

"Dit is vooral op gevoel rijden", bevestigt De Ryck na enkele uren ervaring. "Je voelt snel waar het gewicht zit in zo'n container. Het is enorm motiverend deze verantwoordelijkheid te krijgen."



Monitor Jan Vyncke.
Foto Frederik Weekx

Groot, groter, grootst

De MSC Pamela, momenteel het grootste containerschip ter wereld wat laadvermogen betreft, liep op 15 augustus de haven van Antwerpen binnen. De brandnieuwe Pamela, met een capaciteit van 9.200 twintigvoetcontainers (TEU), werd gelost en geladen aan de Noordzeeterminal.

Met zijn 336,7 meter lengte is de Pamela voor Antwerpen geen recordschip wat lengte betreft. Dat record staat sinds oktober 2003 op naam van de 347 meter lange Maersk Sovereign. Veel belangrijker dan de lengte is echter de laadcapaciteit. Daar overtroeft de MSC Pamela overtuigend de CSCL Europe, die begin dit jaar met 8.500 laadkisten Antwerpen binnenvoer.

Meer containers en toch korter vertaalt zich dan ook in de breedte. Bovendecks staan de 4.522 containers 18 rijen breed opgestapeld en tot 7 containers hoog. Op deze kolos van zowat 107.200 ton zijn overigens slechts 25 bemanningsleden aanwezig.



Zo nietig kunnen sleepboten zijn, naast de containergigant MSC Pamela.
Foto Dirk Kerstens

➤ **Katoen Natie** viert zijn 150ste verjaardag. In aanwezigheid van 1.500 genodigden heeft in een omgebouwde loods in Kallo de première plaats van een op maat geschreven verjaardagsmusical over de geschiedenis van Katoen Natie en de haven. ➤ **BASF** investeert 200 miljoen euro in de uitbreiding van zijn stoomkraker. ➤ De brandweer komt massaal ter plaatse na een gaslek bij **Total Petrochemicals** aan de Scheldelaan. Het lek situeert zich in een zogenaamde C4-lijn met butagas. ➤ **Opel Belgium** wordt geteisterd door een Amerikaans computervirus dat via het netwerk van General Motors de fabriek in Antwerpen binnendringt en de Montagelijin enige tijd stillegt. ➤ 's Werelds grootste containerrederij Maersk-Sealand wijzigt haar naam in **Maersk Line**. De verandering is het sluitstuk van de overname van rederij Koninklijke P&O Nedlloyd. ➤ In 2005 lopen zes **cruiseschepen** aan in Antwerpen, goed voor 16 ligdagen en 3.306 passagiers. Vergeleken met vorig jaar is dat een halvering. ➤ De zwakkere score van het cruisetoe-risme wordt gecompenseerd door een forse toename van het aan-

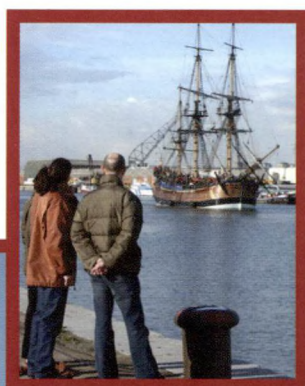
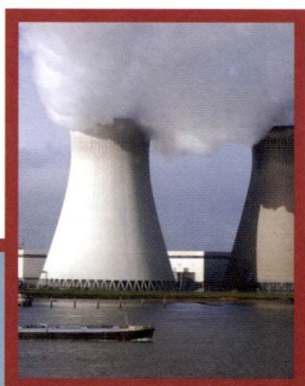
tal **riviercruises**. In 2005 stijgen de aanlopen van 189 naar 326, waarbij het aantal passagiers met zeventuizend toeneemt tot 30.454. ➤ De vzw Vlaanderen-Europa reikt de elfde Gulden Spoor voor Vlaamse Uitstraling uit aan gedelegeerd bestuurder van het Havenbedrijf **Eddy Bruyninckx**. ➤ **BASF Antwerpen** onderzoekt de mogelijkheden om zijn enorme concessie in het noorden van de haven meer 'in te breiden'. Concreet bekijkt de chemiegroep of aan de grotendeels ongebruikte landtong aan het Schelde-Riinkanaal een grote overslagterminal kan worden gebouwd voor de binnenvaart. ➤ Bij het controleren van containers lopen de **douaniers** in de haven het risico in contact te komen met gevaarlijke stoffen, zo waarschuwt de Nationale Unie voor Openbare Diensten (NUOD). Veel containers worden behandeld met een gas om de goederen te beschermen. In de Antwerpse haven werken 1.200 **douaniers**, van wie ongeveer 400 in contact komen met containers. Per jaar worden ongeveer zes miljoen containers geopend.





SEPTEMBER





140.000 bezoekers voor WaterkAnt



Koppen lopen in de Antwerpse Jachthaven voor de botenbeurs Open Steiger.
Foto Thomas Legrève

De vierde editie van het Antwerpse maritieme evenement WaterkAnt, gespreid over drie week-ends in september en oktober, was met zowat 140.000 bezoekers de sterkste tot nu. "Het eerste weekend trokken we 100.000 tot 120.000 bezoekers voor de stoomschepen, de Konincklijke Roei-regatta, de platbodems en alle randanimatie", zegt organisator Kris Vandewalle.

Een week later, voor de Antwerp Race, was het wat minder. "Ik denk dat het de mooiste Antwerp

Race was die de zeilers ooit hebben gekend: goed weer en supersnel. Maar zo werd een heel pak toeschouwers letterlijk in snelheid genomen." Resultaat: 5.000 toeschouwers op de wal.

Het derde weekend maakte dan weer veel goed. De botenbeurs Open Steiger in de Jachthaven toonde dat ze op eigen benen kan staan, en werd gecombineerd met de immobeurs WaterkAnt Wonen Werken.



Schipper Frank Van den Broek bespeelt het stoomorgel aan boord van zijn schip Succes.
Foto Jan Van der Perre



Een groep 'piraten' neemt bezit van een platbodem.
Foto Jan Van der Perre



De Antwerp Race verliep in de beste omstandigheden. De zeilers passeerden supersnel, waardoor een heel pak toeschouwers werd verrast.
Foto Dirk Kerstens



Een walvissloep besturen is geen sinecure. Dit is trouwens een van de laatste sloepen van dit wendbare type in ons land.
Foto Jan Van der Perre

Antwerpen krijgt meer dan alle andere havens samen

De Antwerpse haven slurpt veel meer overheids-geld op dan alle andere Vlaamse havens samen. Tijdens zijn toespraak op 2 september bij de opening van Antwerp Gateway, de terminal van P&O Ports aan het Deurganckdok, onderstreepte Vlaams minister-president Yves Leterme dat Vlaanderen de voorbije 16 jaar reeds 1,1 miljard euro investeerde in de Antwerpse havenuitbouw. De Schelde-uitdieping en de achterlandverbindingen zijn daar niet bij inbegrepen.

Leterme putte uit het 'Jaaroverzicht Vlaamse Havens 2004' van de Sociaal-Economische Raad voor Vlaanderen (SERV). Uit dat overzicht blijkt dat Vlaanderen sinds 1989 globaal 4,3 miljard euro investeerde in de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende. Daarvan ging meer dan de helft - 53,4% of 2,54 miljard euro - naar de maritieme toegankelijkheid: het uitdiepen van de vaargeulen voor de kust en in de Schelde, het onderhoud van die vaarroutes door uitbaggering en het weghalen van scheepswrakken.

Van het eigenlijke bedrag voor de haveninfrastructuur (2,057 miljard euro) ging in die 16 jaar 1,166 miljard (56,7%) naar Antwerpen. En binnen dat budget slurpte Linkeroever 51% op, rechteroever 37%. De rest ging naar 'kleinere werken' en 'decreetkosten', zoals de werking van de sluizen en van de havenkapiteindienst.

Zeebrugge moest het in die periode stellen met 402 miljoen (34%), Gent met 310 miljoen (27%) en Oostende met 185 miljoen (16%).

Binnen de Antwerpse kredieten is de grootste slokop het Deurganckdok met reeds 371,14 mil-

joen van de 1,166 miljard. De aanleg van de Schel-determinals kostte samen 158,8 miljoen, waar-van 12,8 miljoen om grondverzakkingen weg te werken.

Uiteraard is het aandeel van de havens niet elk jaar gelijk. Zo kreeg Antwerpen als gevolg van het Deurganckdok in 2004 67% van de kredieten, terwijl Zeebrugge 12% ontving, Gent 15% en Oostende 5%.

Ter vergelijking: van de totale Vlaamse haven-overslag (216 miljoen ton) nam Antwerpen in 2004 70,3% voor zijn rekening, Zeebrugge 14,7%, Gent 11,5% en Oostende 3,4%.

Wassende haven

Cijfers van januari tot en met september 2005

Totaal goederenvervoer per binnenschip (in ton)
63.844.908 (2004: 60.327.908)

Maritiem containerverkeer (in TEU)
Aanvoer: 21.768.230 (2004: 19.650.586)
Beladen + leeg: 23.126.378 (2004: 21.039.213)

Goederenverkeer ter zee (in ton)
Stukgoed: 72.085.181 (2004: 67.390.616)
Bulk: 47.811.408 (2004: 46.061.711)
Totaal: 119.896.589 (2004: 113.452.327)

(bron: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)



→ Met een openluchtshow, champagne, toespraken en een panel-discussie tussen ministers en haventopmannen neemt **P&O Ports** officieel zijn concessie aan het Deurganckdok, Antwerp Gateway, in gebruik. → Ook de **PSA**-zijde van het Deurganckdok verzekert zich van de komst van reders naar het nieuwe getijdendok. Er wordt een akkoord ondertekend met **KYH**, de ad-hoc samenwerking van de Aziatische rederijen K-Line (Kawasaki Kisen Kaisha), Hanjin Shipping en Yang Ming. → Bij **Belgian Refining Company** (BRC) op de Scheldelaan ontploft een stroomgenerator waardoor voor even fase 2 van het rampenplan wordt afgekondigd. Er raken geen vitale delen van de raffinaderij beschadigd. → De stroomfabrikant **Essent** wil midden 2006 zijn energiecentrale op de terreinen van het chemiecomplex Ineos in gebruik nemen. Om die timing te

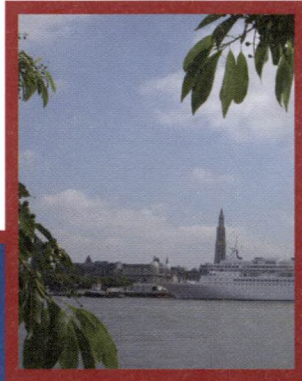
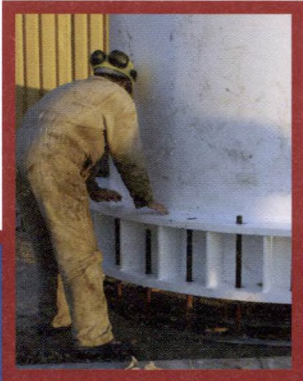
halen, werken er nu permanent 250 tot 300 mensen op de werf. Het gaat om een investering van meer dan 100 miljoen euro. ➞ De 800 arbeiders van **New Holland Tractor** leggen spontaan het werk neer. Ze protesteren tegen de tijdelijke schorsing van een collega. ➞ De **haven van Brussel** is bereid een deel van het extra containertransport vanuit het Antwerpse Deurganckdok via het water naar Brussel op zich te nemen. ➞ Een 60 meter hoge portaalkraan van de Noordzeeterminal in de haven van Antwerpen wordt overgebracht naar de nieuwe terminal van **Hesse-Noord Natie** aan het Deurganckdok. Het transport vergt heel wat behendigheid, want onder meer de hoogspanningslijnen van de kerncentrale van Doel mogen uiteraard niet geraakt worden.



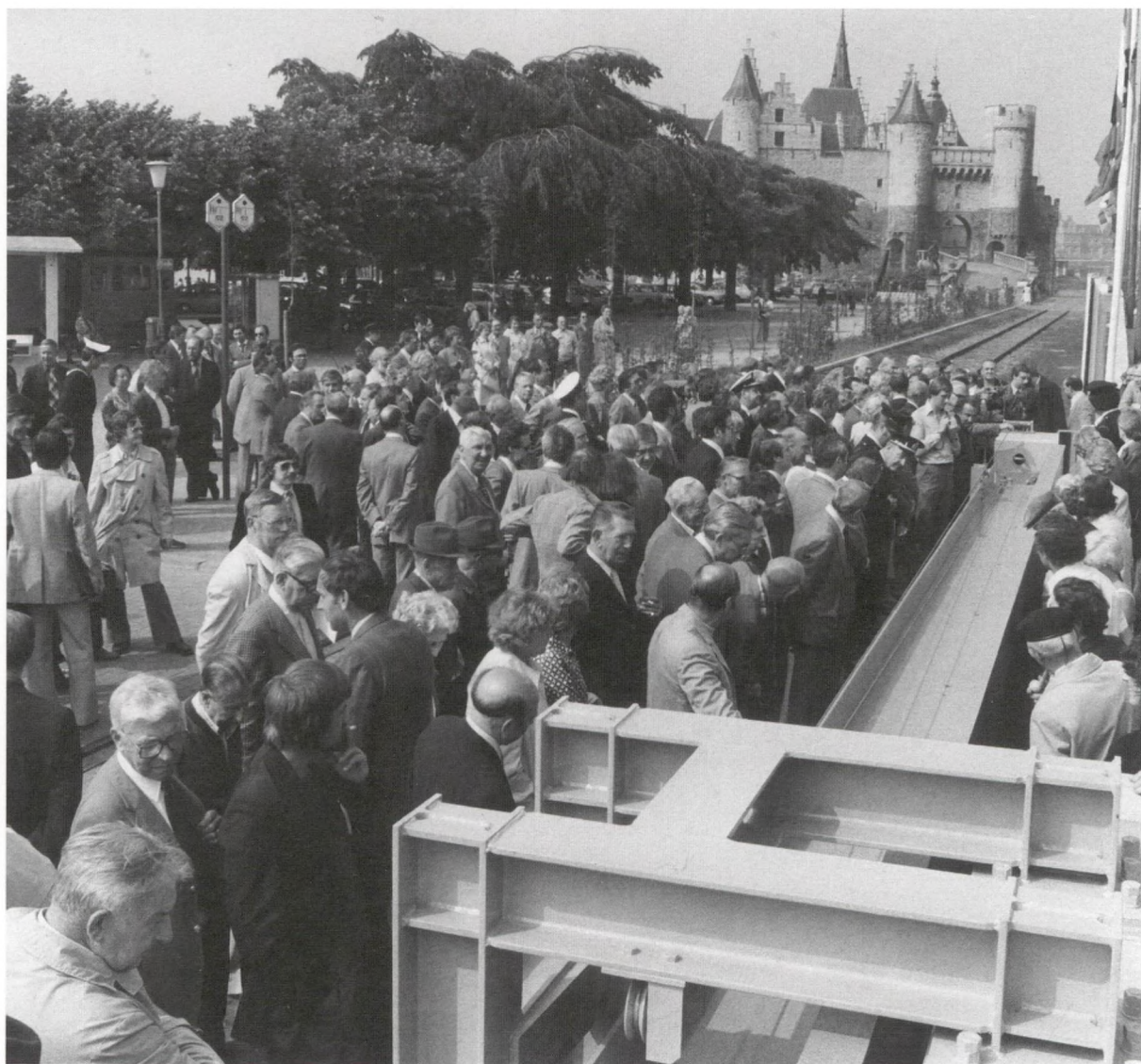


OKTOBER





Waterkering 90 centimeter hoger



1979. Inwijding van de waterkeringsmuur die een einde moet maken aan het overstromen van de binnenstad.
Foto GvA

In uitvoering van het Sigmaplan tegen de overstromingen zal de 6 km lange betonnen waterkeringsmuur langs de Schelde in Antwerpen vanaf 2009 met 90 cm worden verhoogd. Hoe dat concreet zal gebeuren - met een volle muur, dan wel met mobiele gedeelten - wordt nog bestudeerd.

Het tijdschema zit vervat in de intentieverklaring die Vlaams minister van Openbare Werken Kris Peeters in oktober ondertekende met de stad

Antwerpen. Nadat experts en milieugroepen eerder al hebben gesteld dat de huidige foeilelijke waterkeringsmuur op termijn niet zal volstaan, staat nu voor het eerst als regeringsbeslissing op papier dat de 1,35 m hoge muur met 90 cm moet worden opgetrokken tot 2,25 m.

Dat zal echter samen gebeuren met de algemene heraanleg en herwaardering van de Scheldekaaien.

De intentieverklaring houdt in dat een Stuurgroep Scheldekaaien, met daarin Vlaams Gewest,



1990. De muur deed zijn werk, zoals hier bij de overstroming van eind februari 1990.
Foto Arlette Stubbe

stad en haven, van start gaat als begeleidingscommissie. Tegelijk werden stedenbouwkundige, technische en economische studies uitbesteed die tegen eind 2006 moeten zijn afgerond. Daaruit zal onder andere moeten blijken welke stukken van de betonnen wand door tijdelijke, mobiele of doorzichtige constructies kunnen worden vervangen. “Na twee jaar planning en voorbereiding zullen de werkzaamheden ten vroegste begin 2009 starten”, aldus minister Peeters. “Hoe lang die zullen duren, hangt af van de totaalvisie. In elk geval wordt het een kwestie van jaren.”



2002. Zo'n muur houdt niet alleen water tegen...
Foto Ludo Mariën

Museum aan de Stroom krijgt vorm

MAS-directeur Carl Depauw en schepen voor Cultuur Philip Heylen (CD&V) rondten in oktober het inhoudelijke concept voor het Museum aan de Stroom (MAS) af. De voorstellen zullen in 2006 en 2007 worden verfijnd. Het MAS gaat voorjaar 2008 open.

Er komen zeven tentoonstellingsverdiepingen (boxen), waarvan vier voorbehouden voor de semi-vaste collectie. Die belichten de thema's 'Van burcht tot nevelstad', 'Antwerpen in de wereld en de wereld in Antwerpen', 'het publieke leven' en de 'privé-sfeer'. De vijfkoppige MAS-staf en een extern team van adviseurs werken die vier hoofdlijnen verder uit. Voor 'Van burcht tot nevelstad' is al een eerste scenario klaar. Eerst komt het publiek in een zaal met niets dan cijfermatige gegevens, om vervolgens in een ruimte te belanden waarin de groei van de stad op film wordt getoond. Dan volgen er zeven uitgewerkte transformaties: bijvoorbeeld de evolutie van het Steen, het Zuid of het district Ekeren. In een vierde compartiment kijken we naar de toekomst van de stad via utopische projecten van Le Corbusier of Luc Deleu. In een laatste vertrek kan de bezoeker zijn eigen visie kwijt.



Carl Depauw toont de nieuwe, uitgewerkte MAS-maquette van de architecten Neutelings-Riedijk aan minister-president Yves Letenneur en cultuurschepen Philip Heylen.

Foto Bert Hulselmans

Boxen

In een 'depotbox' kan het publiek wandelen langs glazen kubussen met duizenden voorwerpen, maar het zal ook kunnen zien hoe restaurateurs objecten herstellen.

In een kennis-box, of black box, staat niet alleen



28 juni 2005. De International-hangar op de Hanzestedenplaats ligt bijna tegen de vlakte. Op deze plaats tussen het Bonaparte- en het Willem dok komt het Museum aan de Stroom.

Foto Jan Van der Perre.



Zo zullen de cafetaria, het restaurant en de balie van het prachtige museumgebouw eruitzien.
Foto's GvA

klassieke literatuur ter beschikking, maar kunnen bezoekers via computerterminals inzoomen op kaarten en foto's. Via camera's in de binnenstad of de haven kan men online mee volgen wat er op die plekken zoal leeft.

In de box voor tijdelijke exposities plant het MAS drie internationale evenementen per jaar. Wellicht begint men met een project rond 'liefde'. Eind 2008 of voorjaar 2009 volgt een prestigieuze tentoonstelling met kunstwerken uit de musea van Sint-Petersburg.

Het MAS wil niet alleen putten uit de eigen collectie (370.000 stukken!), de andere stedelijke musea of

het OCMW-patrimonium, maar ook uit provinciale en gemeenschapsmusea in eigen stad of elders. Met een aantal daarvan zijn er al informele afspraken. Zelfs naar privé-initiatieven wil men de hand uitsteken.

Niet alleen het gelijkvloerse café en het restaurant op de hoogste (tiende) verdieping zullen na de museumuren open zijn, ook de doorzichtige trappenhallen blijven 's avonds vrij toegankelijk. Een 'MAS'ke doen' moet betekenen: een wandelingetje naar de top van de zestig meter hoge toren maken.

➤ Voor meer dan 20 miljoen euro neemt het Nederlandse Kloosterboer de Antwerpse fruitterminals van **PSA/Hesse-Noord Natie** over. Twee weken later doet Kloosterboer de fruitterminals van de hand aan het Gentse **Sea-Invest**. ➤ **Solvay, BASF** en **Dow** gaan in 2006 samen in Antwerpen een HPPO-fabriek bouwen. Die zal voorproducten aanmaken voor kunststoffen. ➤ Een grote opslagtank van **Total Raffinaderij Antwerpen** in de Waaslandhaven zakt in mekaar. 35 miljoen liter ruwe petroleum stroomt in het bufferbekken rond de opslagtanks. ➤ **Junshi Hata**, bedrijfsleider van chemiebedrijf **Eval Europe** in Antwerpen, keert na zeven jaar terug naar zijn vaderland Japan. ➤ Op de Scheldekade in Antwerpen dopen Vlaams minister Kathleen Van Brempt en Ann De Smedt, echtgenote van Vlaams minister Kris Peeters, de twee nieuwste slepers van de **Unie van Reddings- en Sleepdiensten** (URS). Met de superkrachtige Union Ruby en Union Emerald - kostprijs samen 12,5 miljoen euro - moet URS ook de grootste containerschepen in het Deurganckdok aankunnen. ➤ **Bayer**

Antwerpen bestaat 40 jaar. Premier Guy Verhofstadt is naar aanleiding van de feestelijkheden de eregast op een academische zitting. Topman René De Cleyn bevestigt dat Bayer Antwerpen 60 miljoen euro investeert in de productieverhoging van polycarbonaat en in de bouw van een nieuwe eenheid voor de productie van aniline.

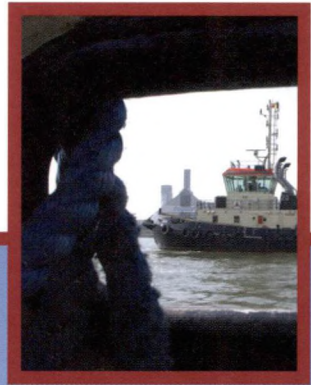
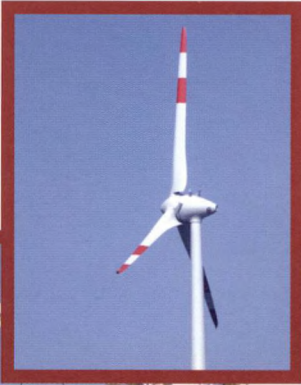
→ Op het Eilandje wordt de **Nassaubrug** 'geopend'. De stalen replica van de originele brug verbindt opnieuw de Sint-Laureiskaai en de Hanzestedenplaats. De renovatie heeft zo'n 2 miljoen euro gekost. Het **Havenbedrijf** nam van dat bedrag 60% voor zijn rekening. → De **Koninklijke Vereniging der Waterklerken van Antwerpen** kiest een nieuw bestuur. Voorzitter wordt Dirk Daems (Boeckmans België - Durot Shipping), ondervoorzitter Erik Van Steenhuyze (Maxx Thiebaut). → **BP** verkoopt zijn chemieafdeling **Innovene** aan Ineos Group Holdings uit Londen voor 7,4 miljard euro. In Lillo in de haven van Antwerpen bezit Innovene een kunststoffabriek voor polypropyleen en een fabriek voor hoge dichtheid polyethyleen (HDPE).





NOVEMBER







Het Albertkanaal van Lanaken. Deze brug vernieuwen kost 10 miljoen euro.
Foto Tony Van Galen

Modernisering Albertkanaal: dringend maar duur

Om het Albertkanaal verder te moderniseren is 700 miljoen euro nodig, zo werd in november bekendgemaakt. Naast enkele verbredingen moeten 40 bruggen over het kanaal verhoogd of vervangen worden. Alleen dan kunnen zware konvooien met vier lagen containers (de Europese standaardhoogte) van Antwerpen naar Limburg en Luik varen. Wegens geldgebrek zoekt Vlaams minister Kris Peeters naar alternatieve financiering.

Het Albertkanaal, dat de Antwerpse haven met het Luikse industriebekken verbindt, werd aangelegd tussen 1930 en 1939. In 1968 werd gestart met de modernisering ervan, maar die is vandaag allesbehalve klaar, alw erd er tot nu toe al 606 miljoen euro geïnvesteerd.

Met de op stapel staande ontwikkeling van 800 ha extra industriegebied langs het Albertkanaal en de recente ingebruikname van het Deurganckdok, is de modernisering meer dan ooit noodzakelijk. De 6 miljoen containers die jaarlijks in het Deurganckdok zullen worden gelost, kunnen alleen snel en efficiënt naar Limburg en het Luikse worden verscheept met konvooien van 9.000 ton. Dat zijn duwbotten met duwbakken waarop vier lagen containers staan gestapeld. Daarvoor moeten 20 bruggen over het kanaal met 2,10 meter verhoogd worden, 20 andere worden afgebroken en vervangen, en er moeten nog enkele verbredingen worden uitgevoerd.

* Omdat de bouw van een duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet definitief is afgevoerd, moet het vak Wijnegem-Antwerpen worden aangepast zodat konvooien van 9.000 ton daar het kanaal kunnen bevaren. Deze werkzaamheden worden geraamd op 500 miljoen euro. Daarvan zal de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) 180 miljoen op tafel leggen. Het resterende bedrag zal uit de gewone Vlaamse begroting komen. De werkzaamheden moeten voltooid zijn in 2015.

* Omdat de doorgangen nu te smal zijn, moeten drie bruggen worden verbouwd: die in Vroenhoven-Riemst (16 miljoen), die in Ham (6 miljoen) en die in Briegden-Lanaken (10 miljoen). Vroenhoven en Ham staan geprogrammeerd voor 2006.

* Daarnaast moeten op middellange termijn ook alle 40 bruggen over het kanaal worden vervangen, of verhoogd van 7 meter tot 9,10 meter vrije doorvaarthoogte. Een brug opvijzelen kost gemiddeld 2 miljoen euro, eentje vervangen 7,5 miljoen euro. In totaal zal deze operatie 200 miljoen kosten. Omdat deze werkzaamheden gefinancierd moeten worden vanuit de gewone Vlaamse begroting, en dat geld niet beschikbaar is, gaat Peeters op zoek naar alternatieve financiering.

➤ **PSA/Hesse-Noord Natie** maakt bekend dat het kandidaat blijft om ook de toekomstige Westerschelde Container Terminal (WCT) in Vlissingen uit te baten. ➤ De Antwerpse schepenen Ludo Van Campenhout en Philip Heylen trekken naar New York om er de marathon te lopen. Tussen enkele oefenkilometers werken de twee politici een aantal promotieactiviteiten af rond het migratiemuseum Red Star Line Memorial. Het bezoek aan de Big Apple moet mee zorgen voor Amerikaanse financiële steun voor het project van het migratiemuseum op het Eilandje. ➤ **BASF Antwerpen** overlegt voortaan met de omwonenden uit België en Nederland. Buren Overleg BASF, kortweg BOB, komt één keer per kwartaal bij elkaar. ➤ De Vlaamse zeehavens zouden zich in het buitenland moeten verkopen onder de noemer **Flanders Port Area**. Dat zegt Vlaams minister-president Yves Leterme. Hij vraagt de voorzitters van de havenbesturen van Antwerpen en Zeebrugge zijn voorstel te bekijken. ➤ **Infrabel**, de eigenaar van de Belgische spoorweginfrastructuur, wil tegen 2011 een deel van de tweede toegang naar de haven van Antwerpen realiseren. Dat is vijf jaar vroeger dan gepland. ➤ De twee grootste Chinese rederijen, **China Shipping** en **Cosco**, zullen voortaan meer schepen afhandelen in de Antwerpse haven, zo blijkt tijdens het economisch bezoek van Vlaams minister-

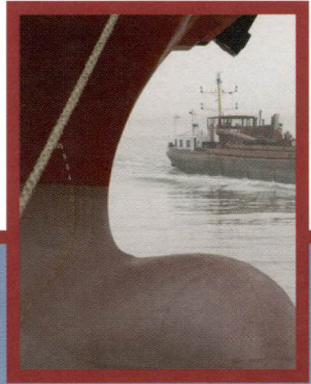
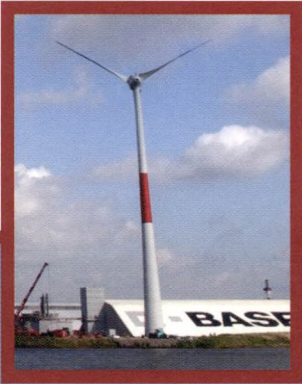
president Leterme aan Shanghai. ➤ **Dubai Ports World**, eigendom van het emiraat Dubai, koopt de Britse scheepvaartgroep P&O voor 4,86 miljard euro. Zo komen ook de twee concessies van de P&O-containerterminals aan het Deurganckdok in handen van Dubai Ports World. ➤ **Katoen Natie SembCorp** (KNS), een joint venture tussen KTN en de Singaporese logistieke groep **SembCorp Logistics**, gaat op het opgespoten Jurong Island in Singapore een tweede distributiecentrum bouwen voor de chemische industrie (20 miljoen dollar). ➤ Enkele honderden havenarbeiders uit heel Europa manifesteren in Brussel tegen de Europese **havenrichtlijn**. De dokwerkers zien vooral de zelfafhandeling, waarbij de bemanning van een schip zelf mag laden en lossen, niet zitten. ➤ De Antwerpse maritieme groep **Ahlers** opent een kantoor in New Delhi, het negende kantoor van de groep in India. Ahlers heeft nog kantoren in Bangalore, Chennai, Cochin, Coimbatore, Kolkata, Mumbai, Tirupur en Tuticorin. ➤ Logistiekgroep **Rhenus** verwerft een meerderheidsparticipatie in de Antwerpse Maxx Holding, die verscheidene logistieke bedrijven groepeerd. ➤ **BASF** wil in Antwerpen zijn uitstoot van lachgas, dat vrijkomt bij de productie van salpeterzuur voor meststoffen, verminderen. Door de maatregel komt Vlaanderen in één klap 11 procent dichterbij de Kyoto-doelstelling.





DECEMBER





Leo Delwaide en Eddy Bruyninckx:

"Flexibiliteit wordt onze achilleshiel"



Foto Bob Van Mol

Met ruim 8 miljoen ton maritieme overslag méér zet de haven van Antwerpen dit jaar opnieuw een enorm overslagrecord neer. Bovendien werden vorige week de Scheldeverdragen met Nederland ondertekend. Toch zijn de Antwerpse havenschepen Leo Delwaide en haventop Eddy Bruyninckx niet echt tevreden. Om bij te blijven moeten de spoorwegen dringend een tandje bijsteken terwijl de starheid van de sociale partners - lees de vakbonden - Antwerpen trafiek én banen kost. "Ik zaag misschien", zegt Delwaide, "maar zij zagen de tak af waarop ze zitten."

Enkele superschepen min of meer kunnen de overslagcijfers van Antwerpen allicht nog wat beïnvloeden, de grote lijnen van de jaarbalans liggen niettemin vast. "De totale maritieme trafiek van Antwerpen zal dit jaar zowat om en bij de 159 à 160 miljoen ton liggen", rekenen schepen Delwaide en directeur-generaal Bruyninckx voor. "Dat betekent dat we na het recordjaar 2004

alweer een recordjaar kunnen optekenen met een globale groei met liefst 6 procent. Binnen die groei zitten echter uiteenlopende ontwikkelingen."

"Beginnen we bij het containerverkeer. In tonnage zal dat wellicht met 9% zijn toegenomen. In standaardcontainers (TEU) gaat het om een groei met 7%. Het laatste halfjaar bedroeg de containergroei zelfs 10 procent terwijl die gedurende de eerste jaarhelft een stuk lager lag. Dat had toen alles te maken met de algemene congestie. Enerzijds waren er her en der ingrijpende werken bezig zoals aan de MSC-terminal in het Delwaidedok; anderzijds was het nog wachten op het Deurganckdok. Pas vanaf volgend jaar zullen we hier terug op het normale ritme draaien."

"In de roro-sector noteren we een achteruitgang met 5 procent. Een verklaring daarvoor

heb ik niet direct tenzij misschien verminderde militaire transporten."

"Vooral op het conventionele stukgoed zou ik willen wijzen. Dat is traditioneel onze meest arbeidsintensieve sector. Globaal groeide het conventionele stukgoed met 1,4% maar ook dat cijfer camoufleert weer uiteenlopende evoluties. Die groei is voor het grootste deel een gevolg van de staaltrafiek. In het veel arbeidsintensievere papier, pulp en fruit schrijven we daarentegen met rode cijfers. De reden is dat we hier de zeer gevaarlijke concurrentie ondervinden van naburige havens. (aarzeling). Ach, iedereen in het havenvak weet waarop ik doel: Vlissingen. Hier voelen we steeds sterker ons concurrentienadeel inzake loon- en vooral arbeidsvoorwaarden."

Tijdens de acties tegen de liberaliseringsplannen van Europees commissaris de Palacio kloegen de vakbonden er reeds over dat je in Vlissingen interim-dokwerkers kan inhuren tegen een vergoeding

waarvoor je hier nog geen Poolse zwartwerkster hebt...

"Ik kijk in de eerste plaats naar onze situatie. Wij ondervinden nu permanent de rigiditeit, de starheid van onze sociale organisatie. Neem nu bijvoorbeeld de samenstelling en inzet van ploegen. Reeds drie jaar pogen we daar verandering in te krijgen maar de vooruitgang is slechts marginaal. Dat gebrek aan flexibiliteit vertaalt zich steeds meer in onze cijfers.

Als elders een schip afgemeerd ligt om 15u uur dan begint een aangepaste havenploeg daar even later te lossen en wordt dat ook zo aangerekend. Hier zegt men echter dat de volledige ploeg vanaf 2 uur moet worden betaald voor de volledige tijd. Al die jaren verklaarde men ons dat 'men ervoor zou zorgen dat het in Vlissingen even streng zou worden'. Ik wil enigszins nuanceren. Het is een feit dat de vakbonden elkaar sinds de acties in Straatsburg steeds beter hebben gevonden. Maar of daarmee van die toezeg-



Foto Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen



Foto Bob Van Mol

gingen al iets gerealiseerd is, zie ik niet zo direct.

"Een gevolg van die starheid is ook dat de stouwers minder geneigd zijn investeringen te doen", haakt Eddy Bruyninckx in. "En dat terwijl wij vroeger steeds bekend waren als de modernst uitgeruste haven, the state of the art. De wet van de afremmende voorsprong speelt nu wel mee."

Uw waarschuwing sluit wonderwel aan bij de recente oproep van Vlaams minister Peeters om in de haven te komen tot een 24-ureneconomie. Meer flexibiliteit dus..

"De oproep van minister Peeters is bijzonder realistisch. We kunnen die oproep alleen maar ondersteunen. De flexibiliteit wordt onze achilleshiel. Ik doe dan ook echt een oproep om hier samen werk van te maken in onze beste traditie van overleg. Ik weet wel dat ik dit nog al heb gezegd. Het klinkt misschien afgezaagd maar zij zijn de tak aan het afzagen waarop ze zitten!

Het wordt hoe langer hoe dringender. Het is beter het onder elkaar hierover eens te geraken

in ons aller sociaal belang. Als havenautoriteit kan ik slechts een oproep doen. Het is aan de sociale partners om af te wegen waar het breekpunt ligt. Maar als er niets gebeurt, zal dit ten koste gaan van werkgelegenheid. Mijn oproep is echt dringend. Meer dan andere sectoren zit de haven per definitie in de kern van de globaliserende wereld. We zitten in een ongelooflijk scherpe concurrentiële markt met havens op een boogscheut van elkaar. De internationale beslissingscentra maken zeer snel hun rekeningen. Zonder in details te treden kan ik hier alleen maar onderstrepen dat heel wat werkgevers me reeds te kennen gaven dat ze zeer bezorgd zijn.

Ik wind er geen doekjes om: er zijn door dat gebrek aan flexibiliteit al contracten verloren. 160 miljoen ton is een zeer mooi resultaat maar wij stellen afschuivingen vast naar de omliggende havens. Het verlies in forrestproducts mag je al op zowat 2,5 miljoen ton becijferen.

Als havenbedrijf zijn we relatief machteloos. Cepen en het paritair comité zijn de geëigende

organen. Er wordt weliswaar veel bekeken maar er is nog niet veel gedaan. Als havenautoriteit kunnen wij alleen maar de diagnose stellen. De therapie moet door hen worden geleverd."

Ook uw containercijfers zijn ondanks een 7%-groei niet echt denderend. Rotterdam en Hamburg kunnen wellicht uitpakken met groeicijfers boven de 10%. Dat betekent dus de facto marktverlies voor Antwerpen. Hoe reageert u daar op?

"Statistisch is 2005 zoals gezegd niet relevant door de specifieke situatie. We zaten begin dit jaar boordevol. Mochten we vorig jaar al bijkomende capaciteit hebben gehad dan hadden we dit jaar een pak meer lading kunnen inrekenen.

Dat belet niet dat Rotterdam en Hamburg schitterend hebben gepresteerd. Het blijft een feit dat Hamburg en vooral Rotterdam inzake de allerbelangrijkste trafiek - die naar de Chinese boommarkt - gewoon van een historisch voordeel vertrekken. Het komt er dus voor ons steeds opnieuw op aan de pelgrimsstaf op te nemen om Antwerpen in het Verre Oosten als eerste aanloophaven te promoten. Ladingen uit het Verre Oosten zijn doorgaans lichter en kunnen daardoor gerust Antwerpen als eerste aanloophaven aandoen. Veelal om historische redenen doen zij dat nog niet.

Nu hebben wij echter de enorme troef dat wij als enige haven in de Hamburg-Le Havre-regio met ons Deurganckdok onmiddellijk een ongehooflijke extra-capaciteit kunnen aanbieden. Want hét grote probleem van Hamburg en Rotterdam is nu dat zij stampvol zitten."

"Intussen is voor bepaalde maritieme segmenten feedering, de overslag op kleinere schepen, zeer belangrijk geworden. Wegens de zeer lange wachttijden in Rotterdam wordt feedering daarom voor ons nog belangrijker want hier zijn er geen wachttijden meer. Bovendien blijken de Engelse havens zo weinig productief dat de grote jongens liever snel lossen op het Europese vasteland om het dan over te laten aan feedering. Antwerpen moet hier kansen grijpen. Daarom hebben wij als raad van bestuur beslist daar meer het accent op te leggen. Vanaf 1 januari verlagen we onze havenrechten voor deze sector. Wij willen in dit segment meer aanmoedigingen geven."

Naast lagere havenrechten wil u dus meer rechtstreekse promotie in het Verre Oosten?

"Dat Rotterdam als eerste aanloophaven wordt

gekozen is zoals gezegd vaak louter traditie. Fysiek is er geen enkele reden om daar niet Antwerpen voor te nemen. We zullen daar in het Verre Oosten op blijven hameren. Maar wij zijn ook relatief arm. Als je vergelijkt wat Rotterdam aan promotiemiddelen kan inzetten! Kijk, wij zijn de tweede haven van Europa. Door een historische beslissing in de jaren zeventig om de superpetroleumtankers aan Rotterdam te laten - van containers was nog geen sprake - hebben we toen afgezien van een fundamentele uitdieping van de Schelde. Als gevolg daarvan moeten we niet alleen nu bedelen om een uitdieping maar beschikt Rotterdam, als quasi monopoliehouder inzake oliebevoorrading, ook over een gigantische inkomstenstroom. Zij zitten daar op zakken geld. Dat uit zich dan ook in hun promotiemachine.

Daar bovenop komt nog onze organisatorische zwakte met een opgesplitste dienst buitenlandse handel. Onze boodschap is per definitie zwakker door onze gebrekkige financiële middelen en onze staatsstructuur. In Nederland gaat de koningin zelf elk jaar op stap met de topindustriëlen. Maar waar is onze Shell? Onze Petrofina zijn we kwijt. Of onze Vopak? Gelukkig hebben wij nog het weerwerk van Fernand Huts die als dynamisch bedrijfsleider de vlag hoog houdt.

Globaal ben ik eigenlijk verwonderd dat het nog zo goed gaat! Dat lukt alleen maar door de dynamiek van onze mensen, door onze persoonlijke klantenbinding. Wij zullen elke dag moeten blijven vechten om te groeien. We mogen nooit aan de verleiding toegeven dat het goed gaat. Dat zou het ergste zijn. In no time gaan we dan naar de dieperik!"

Vorig jaar hekelde u in uw jaarbalans de stroeve manier waarop de NMBS op de wijzigende markt inspeelt. Ziet u daar beterschap?

"Onze NMBS behoort tot de meest conservatieve maatschappijen in Europa! Het achterlandvervoer per spoor is onze tweede achilleshiel.

Hoe liggen de internationale kaarten vandaag? Rederijen spelen steeds meer op de hele keten, van deur tot deur. Zij willen alles controleren. Niet alleen hebben we in die keten als handicap dat de wereldwijde expediteurs veeleer in Hamburg en Rotterdam zitten en onze expeditiebedrijven te klein zijn, al zijn ze ongelooflijk dynamisch. Tegelijk spelen de spoorwegen daarin helaas geen positieve rol. De NMBS is gewoon niet competitief! De verhalen over de niet-commerciële ingesteldheid en het gebrek aan opera-



Foto Bob Van Mol

tionaliteit zijn surrealistisch! Een Duitse verlader vertelde mij dat hij om een lading per spoor van Antwerpen naar Mannheim te krijgen, hij uiteindelijk het zaakje over Rotterdam liet rijden!

En voor onze kortste spoorweg naar ons achterland - 40 km over Nederlands grondgebied - hangen we totaal af van onze Nederlandse 'vrienden'. Ik doe in dat verband nog eens een oproep om zo snel mogelijke het historisch tracé van de IJzeren Rijn in gebruik te nemen met een beperkte inzet van treinen."

Een financiële meevaller is inmiddels de overname voor 236 miljoen euro van uw pensioenlasten door de federale overheid. Ziet het personeel dat zitten? En bestaat niet het risico dat de stad Antwerpen als hoofdaandeelhouder zeer inhalig zal worden?

"Eerst dit. Ons pensioenfonds bestaat uit gelden van onze werknemers. We hebben alles gedaan om dit fonds goed te beheren maar hadden niettemin een licht negatief rendement. Nu verandert het vehikel maar de verzekering voor het personeel blijft. Als risicoafdekking is het dus uitstekend dat de staat de garantie overneemt. Het risico voor de mensen is safe gesteld. Wij zijn van die zorg af en het personeel is tevreden. Pensioenen beheren is trouwens onze business niet.

Het pensioenfonds is nu overgedragen mits drie randvoorwaarden. Vooreerst is er een zeer sterk engagement dat de federale overheid in het overleg met de regio's het nodige zal doen om Vlaanderen met het oog op de tweede zeesluis meer middelen te geven. Die tweede zeesluis is voor ons topprioriteit. De kansen zijn nu

zeer sterk gestegen dat de Vlaamse regering aan onze topprioriteit gevolg zal geven.

Daarnaast is bedongen dat wij in de besprekingen over de Liefkenshoekspoortunnel van meet af worden betrokken.

Een derde randvoorwaarde slaat op de IJzeren Rijn. De voorzitter van de Europese Investeringsbank, Philippe Maystadt, was hier vorige week. De EIB wil de IJzeren Rijn 20% subsidiëren en voor de rest een zeer goedkope lening ter beschikking stellen. Maar dat kan alleen maar mits staatswaarborg. De federale overheid heeft daar als derde randvoorwaarde mee ingestemd. Dat men dus niet meer zegt dat er geen geld is voor de IJzeren Rijn.

Of de stad Antwerpen inhaliger zal worden? In elk bedrijf waar het plots beter gaat, komen de aandeelhouders aankloppen. Dat zal dus ook voor het havenbedrijf wel zo zijn. Alleen gaat dit voor ons bedrijf niet op. Want terwijl ons pensioenfonds wordt overgenomen, drogen tegelijk

de subsidies van het Vlaams Gewest op. Voor de kaaimuren zakt de subsidie van 60 naar 25 procent. Voor het uitbaggeren van het Deurganckdok van 100 naar 50%. We zullen het dus veel meer zelf moeten betalen.”

Bij de ondertekening van de Scheldeverdragen in Middelburg waarschuwde de Nederlandse minister Peijs u persoonlijk dat het voor haar toch wel de laatste uitdieping zal zijn.

“Laten we ons nu eerst concentreren op de uitvoering van de Scheldeakkoorden. Het is van kapitaal belang voor de haven dat de Schelde-uitdieping in 2009 een feit is.

Maar wij zijn een wereldhaven en willen dat ook blijven. De nu toegezegde tijongebonden toegang is suboptimaal. Als we in 2009 de toegezegde 13,1 meter bereiken, is het goed. Maar wij kijken verder. Niet vooruit kijken zou hetzelfde zijn als onze haven vermoorden.”



Foto Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

➤ **Met rasse schreden** nadert Antwerpen het moment dat ruim de helft van alle goederen via containers wordt vervoerd. ➤ Antwerpen behandelde dit jaar 3,6 miljoen ton via het **roll-on/roll-offverkeer**; 5% minder dan in 2004. Het aantal behandelde auto's daalde zelfs met 10%. Vooral de uitvoer (tweedehandswagens) slakte, volgens het Havenbedrijf door het afsluiten van de Iraakse markt. ➤ Op het vlak van **papier en houtpulp** is er een daling met 13%. Dit is vooral een gevolg van een staking in Finland. De **fruittrafiek** daalde met 4,2% tot onder 1,5 miljoen ton. ➤ Als grootste chemische cluster in Europa zag Antwerpen het **vloeibare massa-goed** met 5% stijgen tot 37 miljoen ton. De chemicaliëntrafiek groeide met 3%, de behandeling van ruwe aardolie daalde 5%. Het **droge massa-goed** daalde met 3% tot 26 miljoen ton. ➤ Het aantal **zeeschepen** daalde opnieuw met 1% tot ongeveer 15.200. Meer volume én minder schepen duidt dan ook op de trend om almaar grotere schepen in te zetten. De gemiddelde tonnenmaat steeg met 4%. ➤ De **laad- en lostijden** in de havens voldoen momenteel niet aan de noden. Daarom bereidt minister van Openbare Werken Kris Peeters (CD&V) een proefproject voor waarbij vrachtwagens niet meer uitsluitend tijdens de normale dagshift worden gelost en gela-

den, maar bijvoorbeeld ook 's avonds. ➤ **Eddy Bruyninckx**, directeur-generaal van het Antwerpse Havenbedrijf, wordt door de Vereniging van Maritieme Journalisten en Publicisten (ESPA) uitgeroepen tot Maritieme Man van het Jaar. ➤ De federale regering neemt het **Pensioenfonds** van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen over. Dit betekent dat de regering alle pensioenverplichtingen overneemt en garant staat voor de uitbetaling van de pensioenen. Het gaat in totaal om 236 miljoen euro. ➤ Op de Schelde nabij de Kallosluis in de Waaslandhaven gebeurt een **aanvaring** tussen twee schepen: de kustvaarder Nina I en het zeeschip Aleksandrov. Door de klap van de aanvaring wordt een bemanningslid van de Nina I overboord geslagen. ➤ Bij uitgeverij Pelckmans verschijnt een boek over 40 jaar **BASF Antwerpen**. Het verhaal van Vlaanderens grootste chemiebedrijf loopt voor een stuk gelijk met de evolutie van de Antwerpse haven. ➤ In Kallo worden tien Afrikaanse **verstekelingen** ontdekt op een schip. De acht Nigerianen en twee Liberianen zaten tijdens de zeereis tussen de Nigeriaanse stad Lagos en Antwerpen op elkaar gepakt in een holle ruimte boven het roer van het vrachtschip.



“ De haven van Antwerpen is het economische hart van Vlaanderen. Honderden bedrijven, duizenden gezinnen zijn ervan afhankelijk. Evenzoveel krantenartikels belichten elk jaar het economisch belang van de haven, brengen de verhalen van de mensen achter het nieuws en illustreren het spanningsveld tussen industriële expansie en natuurbehoud.

Haven en Goed – De Antwerpse haven in 2005 is een bundeling van de beste havenreportages uit Gazet van Antwerpen. Leuke leesverhalen, aangevuld met interessante weetjes, cijfers en superieure fotografie. Haven en Goed 2005 is een must voor al wie van ver of dichtbij betrokken is bij wat er reilt en zeilt in de Antwerpse haven.

”

ISBN 905720252-2



9 789057 202520